

LANA

Lignes aériennes nord-africaines



Pierre Jarrige

Les photos de ce document sont de : Michel Barrière, Ahmed Benzine, Bernard Bombeau, Anne-Marie De Sansonetti, Georges Descamps, Robert Espérou, Martine Feaugas, Jacques Frachon, Armande Fraix, Henry Germain, Pierre Laffargue, René Nodin, Georges Vieville et Pierre Wartelle



Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
Janvier 2020
ISBN 979-10-97541-16-3
Reproduction autorisée
Publication gratuite - Vente interdite

Sommaire

La création	1
Alger-Oran	2
Alger-Bône	10
Alger-Tunis	18
Une fin prématurée	28
Farman 190 et 192	32
Fokker VIIa	46
De Havilland DH 84 <i>Dragon</i>	36
Latécoère 28	40
Le personnel	50
Album photo	52

N° 874. — BREVET DE **TOURISME**

NOM: *Germain*

PRÉNOMS: *Henry, Marie Jean Baptiste*

Nationalité: **FRANÇAISE**

Lieu de naissance: *Alger (Algérie)*

Date de naissance: *4 Mars 1907* Signature du titulaire:

Domicile: *10 Bd Laferrrière à Alger (Algérie)*



Brevets délivrés par la D. A. C. ou l'A. C. F.

	DATE.	NUMÉRO.
Pilote de transport public (avions)		
— — (hydravions)		
Pilote de tourisme (avions).....	<i>22/5.1927</i>	<i>874</i>
— — (hydravions).....		
Pilote de ballons libres (1 ^{er} degré).....		
— — (2 ^e degré).....		
Mécanicien d'aéronefs.....		
Navigateur aérien (brevet élémentaire).....		
— — (brevet supérieur).....		
Autres brevets.		

OBSERVATIONS.

Henry Germain, fondateur et directeur général des LANA

La création

Le 26 octobre 1934, la Chambre de commerce d'Alger avait envoyé au ministre de l'Air le texte d'un vœu émis lors de la réunion des présidents des chambres de commerce concernant les liaisons aériennes nord-africaines.

Le ministre (le général Denain) répond le 12 décembre : *Par lettre du 2 novembre, vous avez bien voulu me transmettre le texte du vœu émis par la réunion des présidents des chambres de commerce d'Algérie dans sa séance du 26 octobre, relativement à la mise en exploitation de la ligne Casablanca-Oran-Alger-Constantine-Bône-Tunis. J'ai l'honneur de vous faire savoir que j'attache un grand prix à la création prochaine de cette ligne qui complétera le futur réseau africain d'intérêt général. Il ne m'a pas été possible de l'ouvrir au trafic en 1934, mais je suis heureux de vous assurer que j'ai pris les mesures nécessaires pour qu'en 1935 cette liaison soit exploitée en régie.*

Le général Denain sous-entendait que l'autorisation d'exploitation de la ligne était accordée aux Lignes aérienne nord-africaines (LANA).

Les Algériens sont lassés des promesses de liaisons aériennes intérieures et la disparition rapide de la ligne Fès-Oran a fait comprendre à Henry Germain qu'une solution locale pouvait être envisagée.

La réputation d'Henry Germain dans le milieu aéronautique, son expérience personnelle comme pilote et ses qualités d'homme d'affaire entreprenant, ne peuvent être que des atouts favorables pour la réussite de l'entreprise envisagée : la liaison aérienne Casablanca-Alger-Tunis.

Après avoir créé les LANA, Henry Germain en démarre l'exploitation par étapes successives en mettant en œuvre, pour commencer, deux monomoteurs Farman.

Alger-Oran

Le 6 décembre 1934, le Farman 190 F-ALAP inaugure la ligne Alger-Oran, piloté par Georges Descamps ayant comme passagers Pierre Laffargue journaliste de *L'Écho d'Alger*, Pierre Lombarde de *La Presse libre* et Raymond Faouen de *La Dépêche algérienne*.

Après avoir décollé d'Alger à 7 h 30, le Farman arrive à Oran à 9 h 30. Henry Germain tient à donner un certain retentissement à l'ouverture de la ligne en invitant les journalistes des principaux journaux d'Alger (au retour, Victor Storto, d'*Oran-Matin*, fera partie du voyage). Gaston Pourcher, directeur de la Navigation aérienne, assiste au départ, alors que l'avion est attendu à Oran par Henry et Jean Germain et Henri Fouques Duparc, président de l'Aéro-club d'Oranie, François Foguès, directeur de l'aérodrome de La Sénia, et de nombreuses personnalités.

Après le vin d'honneur, les discours et le repas au Grand-Hôtel, le Farman repart à 13 h 45 pour arriver à Alger à 15 h 45. Le soir même, tous les participants se retrouvent au Casino municipal en portant de nombreux toasts au succès de cette première liaison aérienne.

La ligne continue alors à fonctionner les lundis, jeudis et samedis (départ aller à 7 h 30, retour à 14 h), avec le Farman 192 F-ALEB (moteur Salmson 9ab 230 ch) et le Farman 190 F-ALAP (moteur Gnome et Rhône 5 ba 230 ch), celui-là même avec lequel Mœnch réalisa des voyages vers Saïgon et Tananarive en 1931.

Pour 300 francs aller, ou 500 francs aller et retour, le voyage s'effectue en moyenne en deux heures de vol, avec un record de 1 h 25 le 1^{er} mars 1935.

L'ouverture postale de la ligne est effectuée le 16 novembre 1935 par Georges Descamps.

A partir du 1^{er} janvier 1935, un avion est mis à la disposition des passagers de l'hydravion Marseille-Alger voulant gagner Oran dans la journée les mardis et vendredis (avec un préavis de deux heures et tarif doublé si passager unique).

Toujours sans aide officielle, les LANA achètent un avion hollandais : le Fokker VIIa F-AJUD (moteur Lorraine 450 ch), véritable avion de ligne avec deux hommes d'équipage (pilote et radio), huit passagers et une toilette, qui donne une dimension nouvelle à l'entreprise (cet avion appartenait auparavant à la STAR, Société des transports aériens rapides).





▲ Maison-Blanche le 6 décembre 1934. Inauguration de la ligne Alger-Oran : x, Henry Germain, Lombarde, Faouen, x, Georges Descamps, Storto, x, Pierre Laffargue, Domenach et des militaires

▼ Les deux Farman de la ligne Alger-Oran



RENSEIGNEMENTS ALGER
HOTEL-ALETTI, TEL. 30.99

RENSEIGNEMENTS ORAN
GRAND-HOTEL, TEL. 249.91

Voyagez en avion entre Alger et Oran avec rapidité - confort - sécurité

Escales facultatives : BLIDA - AFFREVILLE - ORLÉANSVILLE - RELIZANE - MOSTAGANEM

Ouverte au public depuis le 1^{er} Décembre 1934
la liaison aérienne rapide Alger-Oran-Alger
voit sa vogue croître de semaine en semaine
ce qui prouve sa nécessité

MATÉRIEL : Avions français, classés "Transport tourisme" par le Ministère de l'Air et sous le contrôle du "Bureau Véritas"

PILOTES : Réputés, expérimentés.

HORAIRES : Les horaires sont variables avec les saisons. On les trouvera affichés à l'Hôtel Aletti à Alger, au Grand-Hôtel à Oran et aux Aéro-Clubs des escales

CORRESPOND^{ce} AIR-FRANCE
Prendre tous renseignements à la C. Air-France, Alger, 4, B. Carnot, Téléphone 4-74.

RETENUE DES PLACES :
Le nombre de places étant limité, la location ne devient définitive qu'après versement du prix du billet. Bureau ouvert tous les jours - Alger, à l'Hôtel Aletti ; Oran, au Grand-Hôtel.

ARRÊTS FACULTATIFS :
Retenir ses places 24 heures à l'avance aux Aéro-Clubs des villes suivantes: Blida, Affreville, Orléansville, Relizane, Mostaganem.

BAGAGES : 20 kgs de bagages sont admis en franchise, sans excédent possible.

TARIFS : Voir ci-contre le tarif détaillé. Aller et Retour sont valables un mois.

AUTOCARS : Les voyageurs et leurs bagages sont transportés gratuitement des Stations de départ (Alger, Hôtel Aletti, Oran, Grand-Hôtel), aux aérodrômes (Alger-Maison-Blanche, Oran-La Sénia). Il n'est pas prévu d'autocars pour les escales facultatives.

RÉSERVE : Toute place retenue ne sera remboursée que si la demande en est faite 24 heures d'avance.

LANA

LIGNES AÉRIENNES NORD-AFRICAINES
8, Avenue Pasteur, Alger, Tel. 28.16

HÔTEL ALETTI ALGER

ALGER

TOUS RENSEIGNEMENTS SUR HORAIRES ET BILLETS

ALGER : HOTEL ALETTI
ORAN : GRAND-HOTEL

ORAN

GRAND HÔTEL ORAN

400 Kms

en 2 heures

HAVAS

▼ Courrier transporté le 6 décembre 1934, lors du vol inaugural

Transporté par AVION d'ORAN-LA SÉNIA à ALGER
le 6 Décembre 1934.

Par Avion

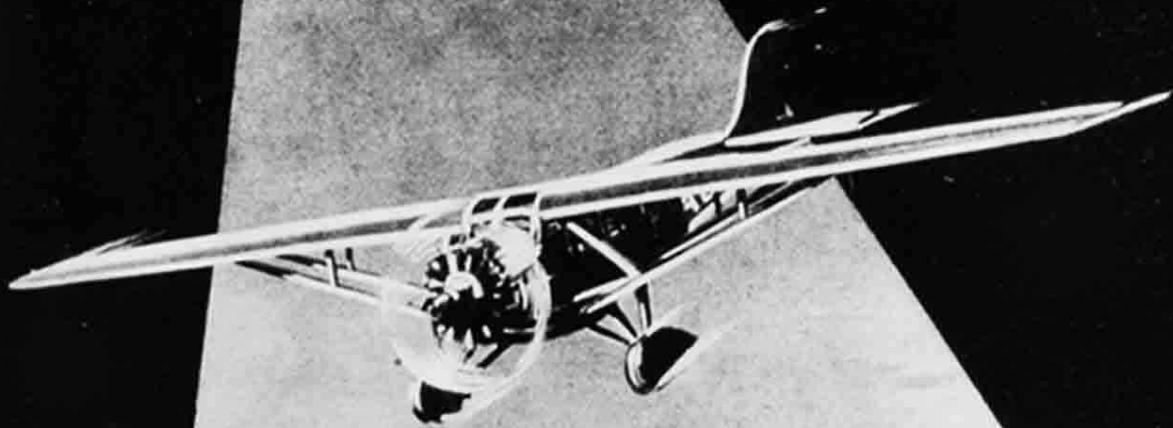
Monsieur Louis BURGER

28 Rue de Suez

ALGER



En 2 heures
pour 300^{Frs}
aller et retour 500^{Frs}



ORAN

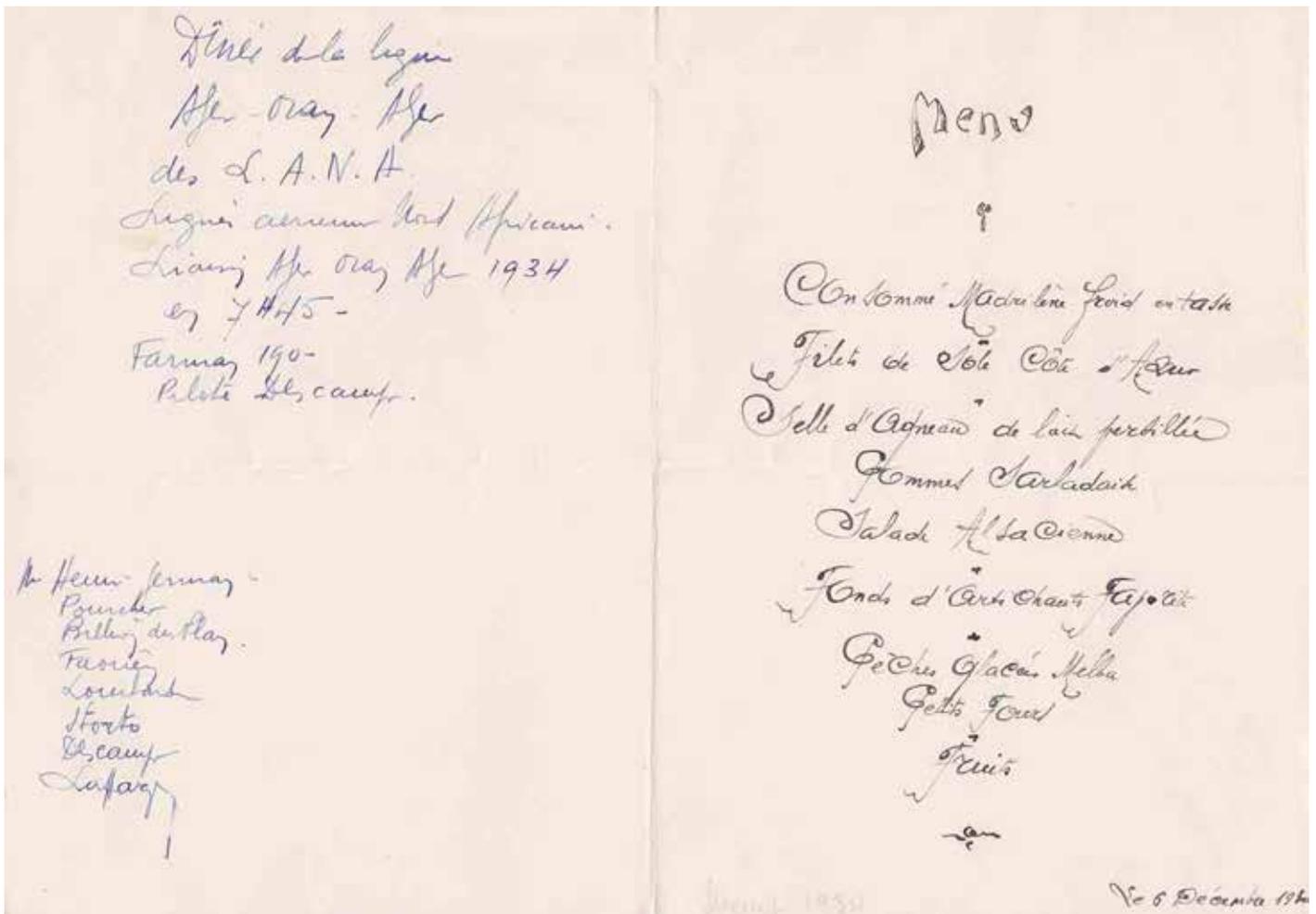
ALGER

RENSEIGNEMENTS ET BILLETS

ORAN
GRAND HÔTEL

ALGER
HÔTEL ALETTI

HAVAS



▲ Le menu servi le 6 décembre 1934 pour l'inauguration de la ligne Alger-Oran

▼ Rémy Storto, d'Oran Matin, et Pierre Laffargue, de l'Écho d'Alger, devant le Farman 190 F-ALAP



Alger - Oran - Alger par la voie des airs

Les journalistes algérois et oranais ont inauguré hier cette nouvelle liane nord-africaine

A Alger

« Les voyages forment la jeunesse » dit-on. La mienne — j'en suis au onzième anniversaire de mes vingt-cinq ans — le sera bien, si l'on tient compte des quelques voyages aériens que je viens de faire. La semaine dernière, les journalistes algériens étaient les hôtes d'Air-France. Hier, sur l'invitation des Lignes aériennes nord-africaines, mes confrères Laffargue, de l'« Echo d'Alger », Lombarde, de la « Presse Libre » et moi-même prenions place dans un « Farman 190 » piloté par M. Descamps à l'effet d'inaugurer la nouvelle ligne aérienne reliant Alger à Oran.

En l'Air

Cette petite promenade « de santé » — deux heures et demie à peine — nous fut particulièrement agréable. Mais qu'en dire puisqu'elle fut sans histoire, aucun incident n'étant venu rompre la monotonie du voyage.

Au départ sur l'aérodrome de Maison-Blanche, nous avons noté la présence de MM. Pourcher, directeur des Services de la navigation aérienne ; Domenach, commandant l'aéroport de Maison-Blanche ; Dupuis, maire de Maison-Blanche ; Beaussamy, de la Shell ; Kiraft, de la Standard ; Billier, commissaire général de l'Aé.C.A. ; Bielle, Pellegrini, Pinson ; Ferraris, moniteur-pilote de l'Aé.C.A. ; Fraix, chef-mécanicien de l'Aé.C.A. etc...

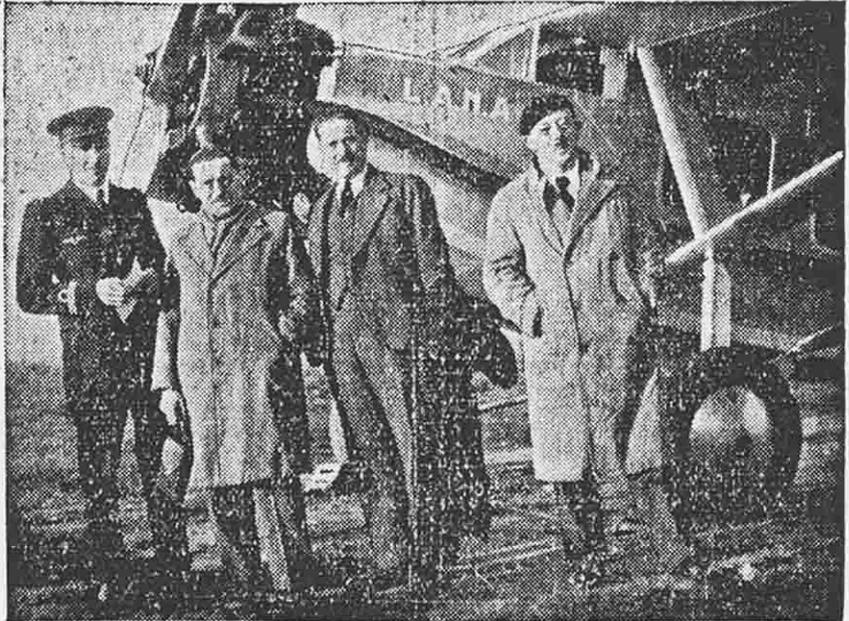
Huit heures du matin. Nous décollons face aux montagnes blidéennes. Par la « trouée » de Mouzaïaville, nous passons la chaîne... et quarante-cinq minutes après notre envol, nous apercevons Affreville, comme blottie au bas des montagnes qui la surplombent.

Ceinturée d'arbres, Orléansville nous apparaît vers 9 h. 15 à quelques kilomètres sur notre droite. Puis le Chélif sinueux, roulant des eaux jaunâtres, est survolé à son tour.

De huit cents mètres, nous coupons par le travers la Sebka de Ben Ziane... et notre vol se poursuit normalement, sans « trous d'air », sans « coups de tabac » jusqu'à l'aérodrome de la Sénia, sur lequel Descamps, en fin pilote, pose délicatement le « Farman 190 ». Il est 10 h. 30.

A Oran

Sur le terrain de la Sénia, nous avons l'agréable surprise de rencontrer MM. Henri et Jean Germain, auxquels s'étaient joints MM. Fouques-Duparc, président de l'Aéro-Club d'Oranie ; commandant Prat, commandant le 2^e groupe d'aviation d'Afrique ; Fogues, directeur de l'aéro-



Avant le départ pour Oran, on reconnaît, de gauche à droite, le pilote Descamps, MM. Laffargue, Lombarde et Faouën devant le « Farman 190 » (Photo S. Rolando filia.)

drome de la Sénia ; Aupy, vice-président ; Ruffié, conseiller général ; commandant Duran ; capitaine Pigeot ; lieutenant de Romonet ; les pilotes Desbrun, Mousana, Querney, Anton, Descombes, chef-pilote de l'Aé.C.O. et nos confrères Bourrières, de l'« Echo d'Oran » et Storto, d'« Oran-Matin ».

Au cours d'un vin d'honneur servi au Club-House de l'aérodrome, M. Fouques-Duparc, en termes excellents, félicite M. Henri Germain, animateur des Lignes aériennes nord-africaines, de son heureuse initiative qui dote Alger et Oran d'une ligne aérienne les reliant et souhaite la plus cordiale bienvenue aux journalistes algérois.

A midi, un repas réunissait au Grand-Hôtel MM. Henri et Jean Germain, Fouques-Duparc, Descamps et les journalistes algérois et oranais.

Au nom de mes confrères je remerciai vivement M. Fouques-Duparc de sa cordiale réception qui ne faisait que confirmer la réputation de parfaite courtoisie de l'Aéro-Club d'Oranie. Je remerciai également M. Henri Germain d'avoir invité la presse algéroise et oranaise à l'inauguration de la ligne tri-hebdomadaire qui

reliera Alger et Oran par la voie des airs.

A Alger

A 13 h. 45, le « Farman 190 » décollait de la Sénia en direction d'Alger. Outre les journalistes algérois, il emmenait à son bord notre confrère Storto, d'« Oran-Matin ». Comme le voyage aller, le retour fut exempt de « coups de tabac »... et c'est à 15 h. 45 que nous atterrissons sur l'aérodrome de Maison-Blanche.

La liaison Alger-Oran-Alger par la voie des airs était inaugurée. Au Club-House de Maison-Blanche, un vin d'honneur salua cette réalisation qui permettra aux Algérois les lundis, jeudis et samedis, de se rendre à Oran et d'en revenir dans la journée.

A 20 heures MM. Pourcher, directeur des Services de la navigation aérienne ; Billion du Plan, président de l'Aéro-Club d'Algérie ; les journalistes algérois et oranais et le pilote Descamps, répondant à l'aimable invitation de M. Henri Germain, se réunissaient au Casino Municipal en un repas intime au cours duquel des toasts furent portés à la réussite de la liaison aérienne Alger-Oran-Alger.

R. FAOUEN.

La ligne aérienne Alger-Oran-Alger

Le voyage d'inauguration a eu lieu hier

Alger, 6 décembre (de notre envoyé spécial). — Enfin, après des tergiversations sans nombre, notre ville va être reliée à la capitale de l'Algérie par la voie des airs. C'est à MM. Germain, dont il faut louer à la fois l'esprit d'entreprise et la ténacité méritoire en présence de l'inertie déroute qu'opposait le ministère de l'Air, que revient le mérite d'avoir réalisé cette ligne qu'ils exploiteront sans subvention.

Tout est maintenant réglé et hier avait lieu le voyage d'inauguration.

Parti à 8 heures 30 d'Alger, le Farman 190 Gnome et Rhône se posait à La Sénia à 10 heures 40, ayant couvert en un peu plus de 2 heures les 400 kms. qui séparent Alger d'Oran.

MM. Germain et les représentants de la presse algéroise, MM. Faouen de « La Dépêche Algérienne » ; Laffargue, de l'« Echo d'Alger », et Lombard, de « La Presse Libre », qui avaient été conviés à ce premier voyage, furent reçus à leur descente d'avion par le commandant Prat, commandant le 2^e Groupe d'Aviation ; le commandant Durand ; le capitaine Pijean et les représentants de l'Aéro Club d'Oranie.

Un champagne d'honneur réunissait MM. Germain, les personnalités présentes et les journalistes algérois au Club House de notre aérodrome.

M. Fouque-Duparc, dans une courte

route d'Alger où il se posait à quatre heures.

MM. Germain et leurs invités étaient salués à leur arrivée par MM. Domenech, directeur de l'Aérodrome, Ferrari, chef pilote, Kraft, de la Compagnie Standard, Beauzamy, de la Shell, Pinson et M. Billon du Plan, président de l'Aéro-Club d'Algérie.

Un champagne d'honneur regroupait toutes les personnalités présentes sur le terrain et les membres de la presse au Bar de l'Aéro-Club.

M. Billon du Plan, dans une courte improvisation, félicita à son tour MM. Germain et leva sa coupe à une aviation française toujours plus brillante et à la prospérité de la ligne aérienne nord-africaine.

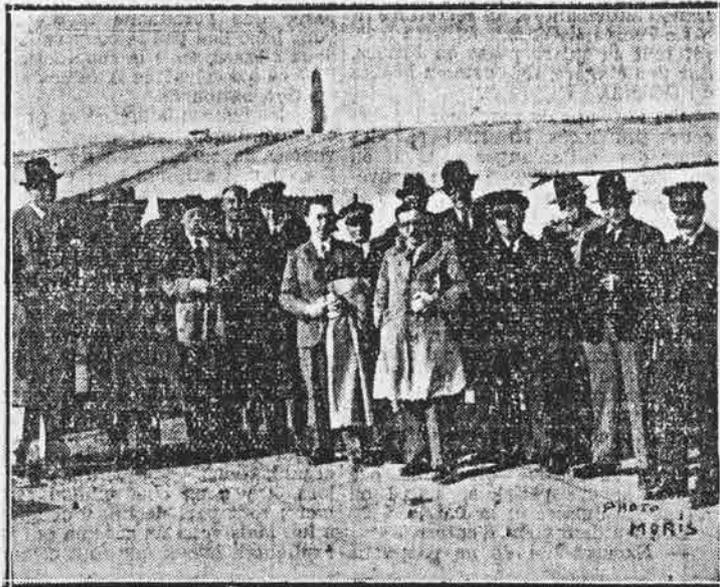
Avant le départ, M. l'abbé Lambert, maire d'Oran, remit au pilote Descamps, un message pour M. Brunel, maire d'Alger, voulant souligner ainsi toute l'importance qu'il attache à cette inauguration.

Voici le teneur de ce document :

Oran, le 6 Décembre 1934.

A Monsieur le Maire de la Ville d'Alger.

Mon cher Collègue et Ami,
Je suis heureux de profiter du premier voyage du service régulier Oran-Alger par avion, pour vous exprimer ma sympathie personnelle et apporter



Les journalistes algérois devant l'appareil qui vient de les amener d'Alger à Oran

allocution, après avoir excusé les personnalités officielles prévenues trop tard, félicita MM. Germain de leur initiative et dit sa satisfaction de voir enfin un service aérien régulier assurer la liaison entre la capitale de l'Algérie et notre cité.

— J'espère, termina-t-il, que nos concitoyens sauront apprécier l'effort qui est fait par une entreprise privée et qu'ils auront à cœur d'utiliser un moyen de transport moderne, rapide, confortable et sûr.

Après un repas intime qui réunissait à midi au Grand Hôtel MM. Germain, Fouque-Duparc et les membres de la presse algéroise et oranaise, à deux heures le Farman reprenait la

à votre Ville les bons sentiments de la Ville d'Oran.

Ce nouveau service va rapprocher les distances et permettre une collaboration plus étroite entre nos deux cités.

Je m'en réjouis grandement et vous prie d'agréer, mon cher Collègue et Ami, l'assurance de mes sentiments les plus cordiaux.

Le Maire,

Signé : Abbé Gabriel LAMBERT.

M. Billon du Plan, adjoint au maire d'Alger, se rendra lui-même à Oran pour remercier M. l'abbé Gabriel Lambert, de son geste de courtoisie et lui apporter la réponse du maire d'Alger.

Rémy STORTO.

La ligne aérienne Alger-Oran

Je ne suis point un journaliste, et comme tel je n'ai point droit aux grands raids aériens Alger-Paris et retour.

Plus modestement, et après les journalistes, j'ai tenu à être le premier passager de la ligne Alger-Oran qu'après deux ans de démarches et avec un cran admirable vient de créer M. Henri Germain.

Le lundi 10, à 7 h. 30, j'étais donc confortablement installé dans le Farman 190 en compagnie d'un charmant ingénieur de la Stellino, M. Chambareuil.

Le pilote Descamps, dont je craignais de froisser la modestie si j'énumérais ses qualités de fin pilote et ses connaissances techniques, était au manège. Je parlais donc l'âme sereine et tranquille, sûr d'arriver à bon port.

Le bulletin météorologique n'était pas les meilleurs ; toutefois nous trouvons un temps assez calme, avec vent debout dans la plaine de la Mitidja ; les remous de la Chiffa ne semblent pas encore évacués ; le Zaccar est clair et tranquille, nous le passons à 1.800 mètres.

Vive nous, nous voilà dans la plaine du Chéiff et ce n'est plus qu'un jeu pour nous rendre à Oran, mais nous avions compté sans le vent debout qui l'accroît terriblement, freine l'appareil ; nous secoués à plaisir comme dans un panier à salade.

Nous avons tout le temps de voir le paysage, l'objectif bouge un peu ; Descamps n'a même pas pitié de son président qui, homme paisible, ne tient pas du tout à ce remue-ménage céleste.

Lentement, nous passons Oranville, l'étang de Saint-Aimé, dans le lointain Mostaganem, le terrain de Noyal, puis au loin encore, la baie d'Arzew, la montagne des Lions. Je pousse un soupir, je vois La-Sénia où nous atterrirons impeccablement ; après un voyage de trois heures par un vent violent qui met en difficulté le pilote pour entrer au hangar.

Le retour devait s'effectuer ce jour-là en 1 h. 34, mais obligé de rester à Oran, je ne devais repartir que le jeudi. Le jeudi, temps houché, vent violent, orages fréquents. Descamps vint très tard, après un voyage pénible, décidé sagement d'annuler le départ. Nous repartirons le vendredi matin 14.

La nuit, le vent soufflé en tempête, a pluie fait rage, je suis sceptique sur notre départ mais disciplinés, nous nous rendons au terrain à 7 h. 30 et j'ai le plaisir de retrouver mon compagnon de route de lundi.

Descamps sante à la météo : vent 101 au sol, 128 à 1.000 m. ; visibilité nulle au Zaccar. Il faut attendre ; nous faisons quatre heures de Besouneau, l'orage augmente de violence. Nous nous consolons en allant au bar des officiers gracieusement invités par M. Fouque du Parc, président de l'Aéro-Club d'Oran, et le lieutenant de Romanet.

Les nouvelles météorologiques sont toujours mauvaises. Allons déjeuner, emmenés par M. Fouque du Parc avec lequel nous passons quelques heures charmantes, trop courtes, car il n'est question que de randonnées aériennes, parsemées d'anecdotes les plus humoristiques. Fouque du Parc est certainement un des douze apôtres de l'aviation, et je m'imagine en le voyant qu'il y avait parmi les apôtres un grand colosse à la voix tonitruante, aimant critiquer et vitupérer ; il devrait en imposer au seigneur Dieu lui-même. Fouque du Parc est son successeur sur terre. Tous deux toutefois doivent avoir un bon cœur.

1 h. 30 : nous repartons au terrain. La météo est toujours mauvaise, le vent est de 94, visibilité douteuse au Zaccar, mais enfin nous avons le vent arrière et Descamps décide de partir, quitte à nous arrêter à Oranville s'il le faut ; en tout cas, on fera vite.

Mise en route, cinq minutes pour chauffer le moteur et... à la grâce de Dieu.

Dès le premier virage, nous filons à plus de deux cents à l'heure. Oran, la montagne des Lions, Arzew, Mosta-

ganem, tout cela défile vite, comme au cinéma. Nous parcourons en un quart d'heure ce que nous avions mis plus d'une heure à parcourir à l'aller et, pourtant, nous montons à 2.500 mètres. Descamps voulant passer au-dessus de la mer de nuages qui se déroule à 1.800 mètres au-dessous de nous, tourmentée, neigeuse et splendide pourtant. Des collines de la mer, elle enjambe la plaine du Chéiff pour s'accrocher épaisse et dense aux monts de l'Atlas.

Passerons-nous, ne passerons-nous pas ? Nous voilà au-dessus d'Oranville ; 30 minutes. Le Zaccar semble méchant et dissimulé ; la mer de nuages est compacte, ne permettant plus d'entrevoir de temps en temps la plaine. Il y a une troube tentante vers la mer, en direction de Gouraya, mais quel est l'état du ciel en bordure de mer ? Descamps décide de repasser sous la mer de nuages ; on décrit deux courbes, moteur au ralenti, qui de 2.500 mètres nous déposent à 600 mètres, sous le plafond. A ce moment, nous sommes aux Atlas, vent arrière toujours violent, on passe Duperré en trombe. Que sera le Zaccar ? Il est très bouché, mais voilà Affreville ; passons-le en direction de Lavignerie ; il semble que l'on voit le sommet des collines à 800 mètres, teintées en arrière de rouge. Nous passons, en effet, pour retrouver de l'autre côté un ciel clair auquel nous attendions peu et qui est la juste récompense du mérite de notre pilote.

Après dix minutes, nous atterrissons à Maison-Blanche où nous attendaient avec impatience MM. Henri et Jean Germain, Domenech, Ferraris, Fraix et quelques amis. Le trajet a duré 1 h. 45. Très grippé, un punch bien chaud semble tout indiqué.

J'ai donc accompli ce voyage dans des conditions atmosphériques les plus défavorables. Or, l'appareil a magnifiquement résisté, le moteur n'a pas eu la moindre défaillance. Quant au pilote Descamps il est au-dessus de tout éloge.

Nous avons mis, aller et retour, 4 h. 25. Par temps normal, on met de 2 heures à 2 h. 15. Ce service correspond à une nécessité et, comme le soulignent les « Allées » dans leur numéro du 13 décembre, c'est le premier service non subventionné monté par un particulier.

J'ai vécu toutes les difficultés que l'on a essuyées à M. Henri Germain ; la mise en route du service a été plus dure que mon voyage, alors qu'il n'en coûtait rien à personne. M. Henri Germain voulait utiliser des bimoteurs Dragon-Haviland donnant toute sécurité. La chose lui a été refusée comme étant du matériel anglais, alors que le matériel identique était existant en France. La famille volante Germain, en faisant le tour de l'Afrique avec cet appareil, en démontrait si réellement ses avantages que les constructeurs français Potez et Caudron mettaient immédiatement à l'étude un appareil à peu près identique.

Souhaitons, malgré toutes les qualités sérieuses du 190 Farman, que l'on autorise M. Germain à utiliser ses « Dragons » comme appareils de remplacement.

Félicitons sans restrictions celui qui a osé lancer cette ligne à ses risques et périls, espérant que le public lui en sera reconnaissant en l'utilisant au maximum, elle est en de telles bonnes mains !

Qu'il me soit, enfin, permis d'espérer que les pouvoirs publics s'intéresseront à la création d'un terrain à Affreville. Il est absolument indispensable en raison de la proximité du Zaccar. Ce terrain, muni d'un petit hangar de trois à quatre places, sera

une sauvegarde de vies humaines et d'appareils. Deux fois j'ai dû m'arrêter à Affreville, deux fois j'ai donc été à même de considérer combien cette ville doit être un des points d'arrêt indispensables de notre réseau aérien.

Et, pour terminer, je dis à la L.A.N.A. à bientôt et bonne chance.

W. BILLON DU PLAN,
Président de l'Aéro-Club d'Algérie.



Les monoplans Farman du nouveau service aérien Alger-Oran.

LES TRANSPORTS AERIENS EN AFRIQUE DU NORD

Comment fonctionne Alger-Oran

Nous avons signalé l'ouverture toute récente d'une ligne Alger-Oran. Cette ligne due à une initiative nord-africaine, est privée, en ce sens qu'elle fonctionne sans subvention d'Etat. A ce titre, l'expérience est intéressante à suivre.

DANS sa première semaine d'exploitation, la ligne Alger-Oran a déjà transporté plusieurs passagers. Certains trajets ont été effectués en des temps record, de 1 h. 35 à 1 h. 50, d'Oran à Alger-Maison-Blanche.

Le réputé pilote Georges Descamps, qui compte, à son actif, de magnifiques voyages au Sahara, a, depuis longtemps, prouvé sa belle expérience.

Le matériel, composé d'avions Farman 190 à moteur Gnome et Rhône ou Salmson, implique le confort, la rapidité, la sécurité.

Les services sont effectués trois jours par semaine : le lundi, le jeudi, le samedi. L'avion, ces jours-là, part d'Alger à 7 h. 30, arrive à Oran à 9 h. 30; il repart à 14 heures pour rentrer à Alger à 16 heures.

Au départ, comme à l'arrivée, un service automobile gratuit est à la disposition des passagers.

Le tarif des billets est le suivant : aller, 300 fr.; aller et retour (valable 15 jours), 500 fr. Chaque passager a droit à un transport de bagages de 20 kilos en franchise. Aucun excédent n'est admis.

En plus de la réalisation déjà obtenue, il faut enregistrer des projets qui seront réalisés bientôt et qui ne sont pas moins intéressants :

C'est, en premier lieu, la correspondance avec Air-France. A partir du 1^{er} février 1935, les mardis et vendredis, un avion sera mis à la disposition des passagers d'Air-France désirant gagner Oran le même jour. Cela, d'une manière facultative et sur préavis de deux heures.

De même, un départ d'Oran sera fixé de façon que les voyageurs voulant prendre, le même jour, l'hydravion du service Alger-Marseille, arrivent suffisamment tôt pour le faire.

Les tarifs seront doublés quand il s'agira d'un seul passager et rétablis à leur taux normal, à partir de deux passagers.

En second lieu, on prévoit l'extension de la ligne sur Tunis et Casablanca, avec départs quotidiens.

Telle qu'elle est actuellement, la ligne Alger-Oran représente un bel effort et une heureuse propagande nord-africaine en faveur de l'Aéronautique. Elle permettra, une fois réalisée entièrement, la traversée transversale de l'Afrique du Nord, représentant près de 2.000 kilomètres à vol d'oiseau.

Applaudissons la ténacité de M. Henry Germain dans son encourageante et généreuse entreprise.

Madeleine RADISSE.

Alger-Bône

Le 20 avril 1935, la liaison Alger-Bône, avec escale à Constantine, est inaugurée avec les représentants de la presse algéroise et constantinoise (François Bescher de *L'Écho d'Alger*, Nicolas de *La Presse libre*, Castelet de *La Dépêche algérienne*, Picard de *La Dépêche de l'Est*, Vessis de *La Dépêche de Constantine* et Madeleine Radisse du journal *Les ailes*. Le steward Louis fait également partie du voyage.

Georges Descamps décolle avec le Fokker décolle à 8 h 48 et arrive à Constantine à 10 h 45, accueilli par Troussel, secrétaire général de la préfecture, Saincierge, chef de cabinet du préfet, Marty, agent des LANA, et par les membres de l'Aéro-club de Constantine. L'avion repart à 11 h 18 pour se poser à Bône à 11 h 45 où l'attend Henry Germain qui avait précédé le courrier. Toute la ville de Bône reçoit le Fokker avec enthousiasme et c'est dans le hangar fleuri de l'Aéro-club que Marcel Dayre, président des Ailes bônoises, et Louis Perrin, sous-préfet, félicitent le promoteur de la ligne. La journée se termine par un grand repas à l'hôtel d'Orient. Parmi les invités, se trouve Robert Volmerange, ancien pilote de guerre, chef-pilote de l'Aéro-club, qui deviendra rapidement directeur d'exploitation des LANA, en remplacement de Maillard devenu chef-mécanicien. L'équipe se renforce des pilotes Emile Duterriez et Henri Ferraris et du mécanicien Jean-Marie Fraix, de l'Aéro-club d'Algérie.

Henry Germain s'active à développer sa ligne car Air Afrique, qui bénéficie des appuis officiels, prospecte, dès le 2 mars 1935, le tronçon Alger-Casablanca avec un trimoteur Marcel-Bloch 120 piloté par Charles Poulin et Jean Dagnaux.

Les LANA s'adaptent avec souplesse à leur clientèle : les voyageurs sont transportés gratuitement du centre ville vers les aérodromes et, pour s'harmoniser avec les horaires de l'hydravion d'Air France, de nouvelles dispositions sont prises. Sur la ligne Alger-Oran, les lundis et samedis, départ d'Alger (hôtel Aletti) à 7 h et arrivée à Oran (Grand-Hôtel) à 10 h, retour de 15 h à 18 h. Sur la ligne Oran-Bône, les mardis et jeudis, départ d'Oran à 5 h, arrivée à Alger à 8 h ; départ d'Alger à 14 h, Constantine à 16 h 15 et arrivée à Bône à 17 h 45. Les mercredis et vendredis : départ de Bône à 7 h 30, Constantine à 8 h 45, Alger à 11 h 15, escale jusqu'à 15 h 30 et arrivée à Oran à 18 h 30. Sur le parcours Alger-Oran, des arrêts facultatifs sont prévus à Blida, Affreville, Orléansville, Relizane et Mostaganem. L'ouverture postale de cette ligne a lieu le 14 novembre 1935 sur Alger-Bône et le lendemain sur Bône-Alger, par Georges Descamps.

Entre le 1^{er} décembre 1934 et le 30 octobre 1935, les LANA obtiennent 95 % de régularité, résultat très satisfaisant pour une ligne ayant fait ses débuts en plein hiver. Plus de 200 000 km ont été parcourus, 1 292 passagers transportés, 395 voyages effectués et 1 122 heures de vol réalisées.

Si les LANA sont toujours ignorées du Gouvernement qui reporte ses efforts sur Air France et Air Afrique, les Délégations financières apportent leur aide à Henry Germain par des subventions assez faibles qui permettent cependant d'effectuer l'aller et retour Alger-Bône pour 600 F, alors que le même trajet coûte 663 F en première classe en chemin de fer et dure 18 heures.



▲ *Georges Descamps et Henry Germain devant le Fokker VIIa de l'inauguration de la ligne Alger-Bône*

▼ *Bône le 20 avril 1935, dans le hangar de l'Aéro-club pour l'inauguration de la ligne Alger-Bône*





Les 14 et 15 novembre 1935, inauguration du service postal Bône-Oran par Alger et Constantine



▲ Bône le 20 avril 1935, autour d'Henri Ferraris et George Descamps : François Beuscher (directeur de l'Écho d'Alger), Robert Faouen (La Dépêche Algérienne), Robert Doulnon (La Presse Libre) et Robert Volmerange

▼ Le 16 novembre 1935, inauguration du service postal Bône-Oran, par Alger et Constantine



Une nouvelle ligne commerciale aérienne vient de s'ouvrir en Algérie. Grâce à l'heureuse initiative des Lignes Aériennes Nord-Africaines que M. Henri Germain anime de sa compétence et de sa foi, le tronçon Alger-Bône, prolongeant la ligne Oran-Alger, amorce de la transversale Casablanca-Tunis, est livré à l'exploitation. Le voyage d'inauguration que par une délicate attention M. Henri Germain a réservé aux journalistes algérois et constantinois, s'est effectué dans d'excellentes conditions au cours des journées de samedi et d'hier. L'aller et le retour auraient pu tout aussi bien être accomplis sans effort dans la même journée, mais pour des raisons qui n'ont rien à voir avec la technique, dirigeants et voyageurs ont composé avec le temps.

La caravane des journalistes qui comprenait : Mme Madeleine Radisse, de la revue « Les Ailes » ; MM. F. Beuscher, de « L'Echo d'Alger » ; Nicolas, de « La Presse Libre » ; Castelet, de « La Dépêche Algérienne » ; Picard, de « La Dépêche de l'Est » et Kessiss, de « La Dé-

tendaient. Parmi celles-ci nous avons particulièrement remarqué : MM. Saincierge, chef du cabinet du préfet et Troussel, secrétaire général de la préfecture ; MM. Wolf, représentant le président de la Chambre de Commerce ; Dupré, vice-président de l'Aéro-Club ; Miquel, commissaire central ; Marty, agent des L.A.N.A. ; Richard, chef-pilote ; Francini, Filippi, pilotes, etc...

Après quelques minutes de repos consacrées par les voyageurs à fumer une cigarette et par les curieux à la visite de l'avion, nous reprenions l'air et à midi juste nous atterrissions sur le terrain de l'Allelick, terme du voyage.

Reçus très aimablement à notre descente de la carlingue par M. Henri Germain, nous étions immédiatement conduits, autour des tables où un lunch était préparé. Parmi l'assistance nombreuse qui entourait l'actif directeur des L.A.N.A. nous avons noté : M. le Sous-Préfet Delage, M. le Colonel François, M. le Capitaine de corvette Garnier, commandant le front de mer, et Mme ; MM. Louis Perrin, délégué

Officiellement inaugurée la ligne aérienne commerciale Alger - Bône est livrée au trafic

Les L.A.N.A. ont ainsi réalisé
la liaison Oran-Alger-Bône

La Dépêche Algérienne



En haut : Au lunch d'honneur à Bône, M. Henri Germain, les bras croisés, écoute le discours de M. Perrin, délégué financier, président de la Chambre de Commerce ; au-dessous : Sur le terrain de l'Allelick la foule se presse autour du Fokker

pêche de Constantine », s'embarquait donc samedi à Maison-Blanche à bord du Fokker 450 CV Lorraine, que M. Descamp, pilote dont la maîtrise n'a d'égale que le calme tranquille, devait conduire au terme du voyage. En notre compagnie et dévoué à nos soins, voyageait l'aimable barman du « Club » Louis, steward parfait.

A 8 h. 58, le splendide monoplane prenait l'air sans anicroche et fonçait à travers l'azur, vers l'Est. Très confortablement installés dans les fauteuils en rotin garnissant la cabine, très vite mis en confiance par l'impression de sécurité se dégageant de la stabilité de l'appareil, nous n'eûmes plus qu'un souci : admirer les paysages divers qui se succédaient sous nos yeux et repérer sur la carte les villages qu'alternativement nous laissions à droite ou à gauche.

Que dire du voyage ? Rien puisqu'il fut sans histoire et sans la moindre petite émotion. Accompli entre Alger et Constantine à l'altitude moyenne de 2.000 mètres, il dura 1 heure 56 minutes, moins de temps qu'il ne faut à un autobus pour se rendre à Blida.

A 10 h. 54, Descamp nous posait magistralement sur l'aérodrome de Constantine où de nombreuses personnalités at-

financier, président de la Chambre de Commerce ; Teddè, vice-président ; Mougnot, secrétaire général, et Pancrazi, membre de la Chambre de Commerce ; Saulner, président des Associations Agricoles ; Bowker, consul d'Angleterre ; Mizzan, vice-consul d'Italie ; Perin, commissaire central ; Dubois, conseiller général ; Dayre, conseiller municipal et président des Ailes Bônoises, etc...

Avant de sabler le champagne traditionnel, M. Henri Germain a remercié les personnalités présentes de l'aide qu'elles lui ont apportée dans l'exécution de son entreprise et défini les grandes lignes de son projet d'exploitation.

MM. Dayre, conseiller municipal, président des « Ailes Bônoises » ; Perrin, président de la Chambre de Commerce ; Beuscher, au nom des journalistes, et enfin M. Delage, sous-préfet, félicitèrent tour à tour M. Henri Germain et l'on but au succès de la nouvelle ligne aérienne.

Un succulent déjeuner arrosé des meilleurs crus, servi à l'Hôtel d'Orient, termina très agréablement cette heureuse journée. Et, comme il était trop tard pour permettre le retour à Alger avant la nuit, M. Henri Germain décida de nous gar-

der à Bône. C'est ainsi que notre voyage de retour fut remis au lendemain.

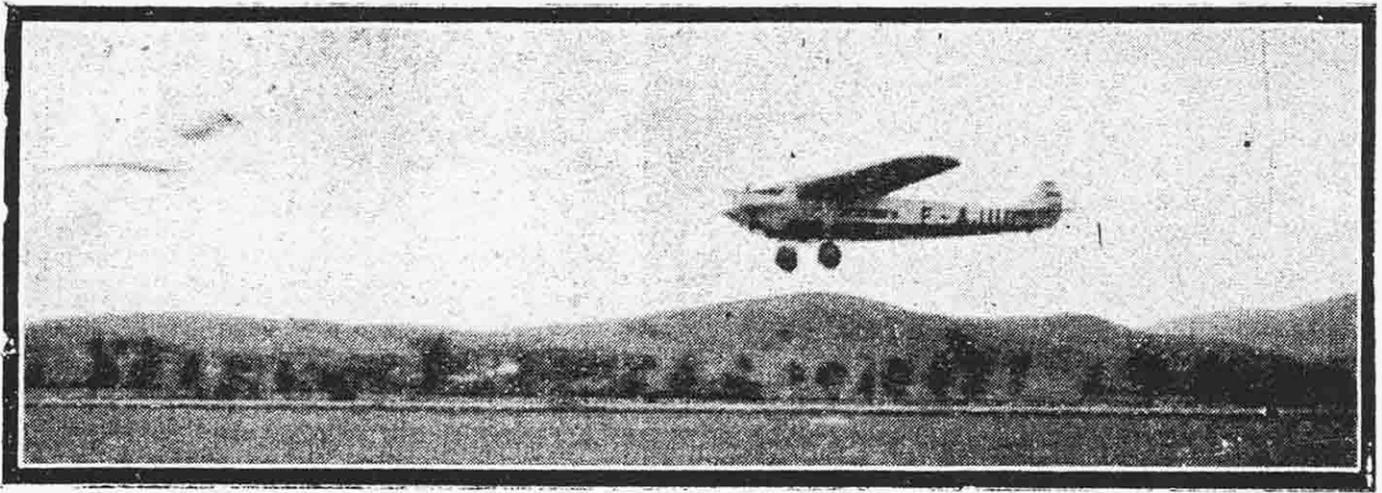
Hier matin, dimanche, nous décollions du terrain de Bône, à 7 h. 43, dix minutes après l'envol du « Dragon » de M. Henri Germain rentrant également à Alger, et nous faisons en sens inverse le chemin parcouru la veille. Une très courte escale à Constantine pour y laisser notre confrère de « La Dépêche de Constantine » et nous reprenions l'air pour Alger. La fin de notre voyage depuis Bouïra devait nous donner le magnifique spectacle d'une mer de nuages déroulant sous nos yeux le moutonnement d'épais cumulus qui interposaient entre le sol et nous une barrière infranchissable aux regards.

Mais cette légère difficulté était insuffisante pour émouvoir l'admirable pilote Descamp. Cap plein Nord, le Fokker allait à toute allure.

Quelques minutes plus tard, la baisse de régime du moteur nous avertissait que nous perdions de la hauteur et lorsqu'il nous fut permis de voir au-dessous autre chose que des nuages, c'est la mer qui s'offrit à nos yeux, un peu au large du Cap Matifou. Un virage au-dessus de l'eau bleue et à 11 h. 20 nous survolions l'aérodrome de Maison-Blanche sur lequel un atterrissage impeccable mettait le point final au premier voyage Alger-Bône et retour du Fokker 10 places destiné au trafic.

En terminant cette relation d'un excellent souvenir qu'il nous soit permis de remercier M. Henri Germain de toutes ses attentions, de féliciter le pilote Descamp dont les services sur la ligne garantissent un coefficient plus élevé de sécurité, de complimenter le steward Louis pour son amabilité et son délicieux champagne et enfin de faire des vœux pour la pleine réussite de l'exploitation du nouveau tronçon des L.A.N.A.

A. CASTELET.



L'atterrissage, à Bône, du Fokker Lorraine 450 CV., des Lignes Aériennes Nord-Africaines.

LES TRANSPORTS AERIENS EN AFRIQUE DU NORD

La première liaison régulière Alger-Bône

Le voyage d'inauguration eut lieu le 20 avril. Notre correspondant d'Alger, Mme Madeleine Radisse y participa et nous dit ici les heureux résultats de la nouvelle ligne.

L'INAUGURATION de la ligne Oran-Alger-Constantine-Bône, exploitée par les « Lignes Aériennes Nord-Africaines », et que *Les Ailes* avaient annoncée, fut pleinement réussie.

Le samedi 20 avril, le Fokker des L.A.N.A., à moteur Lorraine 450 CV, piloté par Georges Descamps, a pris le départ de Maison-Blanche avec des représentants de la presse. Ayant décollé à 8 h. 48, l'avion voyagea à quelque 2.000 mètres, et, à 10 h. 54, il se posa d'abord à Constantine.

Ses passagers furent fort convenablement accueillis par les diverses personnalités qui les attendaient : MM. Dupré, secrétaire général de la Préfecture, et vice-président de l'Aéro-Club d'Oranie, Troussel, Sainciège, Miquel, Richard, Esposito, Wolf, Francini, Filippi, Curcio, Marty, etc...

A 11 h. 18, l'avion repartit pour se poser à Bône à 11 h. 45. Il y était l'objet d'une charmante réception de la part de M. et Mme Henri

Germain, qui avaient précédé le courrier. Dans un hangar fleuri, ils reçurent les passagers de l'avion, qu'entouraient MM. Dayre, président du club local, Volmerange, chef-pilote moniteur, et une foule d'amis qui avaient tenu à fêter avec enthousiasme le premier avion de la nouvelle ligne.

M. Henri Germain exposa le rôle que les L.A.N.A. avaient le dessein de jouer. Il fut vivement remercié et félicité, tour à tour par M. Dayre, président des « Ailes Bônoises », Perrin, président de la Chambre de Commerce, Delage, sous-préfet, et Beuscher, de *L'Echo d'Alger*, au nom de ses confrères.

Les coupes de champagne se levèrent au succès de la nouvelle ligne tant désirée et à la gloire de l'Aviation française.

Désormais, Bône est reliée à Alger en deux heures et demi de vol. Le chemin de fer, lui, met dix-huit heures...

M. R.

LA PRESSE ALGÉRIENNE INAUGURE LE PARCOURS ALGER-CONSTANTINE-BONE DES LIGNES AÉRIENNES NORD-AFRICAINES



Le Fokker 450 c.v. Lorraine des Lignes aériennes Alger-Constantine-Bône vient d'atterrir sur l'aérodrome de l'Alléite, à Bône. Les personnalités accueillent les passagers

(Photo Roblédo.)

Le parcours Alger-Constantine-Bône des Lignes aériennes nord-africaines a été inauguré avec une réussite et un éclat particuliers, ayant-hier à l'aller et hier au retour. M. Henri Germain, le sympathique et distingué directeur de la jeune compagnie, avait eu la délicate pensée de réserver à la presse algérienne qu'il sait passionnée pour la navigation aérienne, les honneurs de cette inauguration.

Avant-hier matin, les envoyés spéciaux des principaux quotidiens d'Alger, de Constantine et de Bône que nous avons cités hier, se trouvaient donc réunis à l'aérodrome civil de Maison-Blanche et s'installaient confortablement dans la luxueuse cabine de l'élégant Fokker 450 CV. Lorraine, paré pour le départ. Cabine comportant huit fauteuils confortables pour les passagers, deux sièges pour le pilotage et un compartiment-toilette.

Le fin pilote Descamps prenait les commandes et l'appareil décollait à 8 heures 58 minutes. Voyage sans histoire, ponctué par les rasades de champagne que versait le barman Louis, atterrissage impeccable à 10 h. 54 sur l'aérodrome d'Oued-Hamimine, à Constantine.

↳ Là, les voyageurs étaient accueillis par quelques fervents de l'aviation, parmi lesquels MM. Dupré, secrétaire général de la préfecture et vice-président de l'aéro-club local ; Troussel, secrétaire général de la préfecture ; Sainciège, chef de cabinet du préfet ; Michel, commissaire central ; Richard, chef pilote, et Esposito, chef mécanicien de l'aéro-club ; Wolf, représentant le président de la chambre de commerce ; Francini, Huguet et Filippi, pilotes aviateurs ; Marty, agent des L.A.N.A. à Constantine.

Le Fokker, avec les mêmes passagers, s'envolait à 11 heures 17 minutes et reprenait contact avec le sol à Bône, sur l'aérodrome de l'Allélik, à 12 heures exactement.

Le parcours total avait donc été effectué en 2 heures 39 minutes de vol effectif.

Aussitôt s'empressaient autour des passagers de nombreuses personnalités, à la tête desquelles Mme Germain et M. Henri Germain, directeur de la compagnie, qui avait précédé le courrier sur son rapide Dragon bimoteur.

M. Henri Germain conviait aussitôt les personnes présentes à vider une coupe de champagne sous le hangar des « Ailes bônoises ». C'étaient MM. Delage, sous-préfet ; le colonel François, commandant d'armes ; Sens Olive, adjoint au maire ; Missud et Courtyllier, conseillers municipaux ; Perrin, président ; Teddi, Henri Sultana et Pan-

crazi, membres de la chambre de commerce ; Dubois, conseiller général ; Bowker, consul d'Angleterre ; Mizzam, vice-consul d'Italie ; Mougnot, secrétaire général de la chambre de commerce ; Perrin, commissaire central ; Lagrange, secrétaire de la Sûreté générale ; Mme et M. Dalaise, Boulant, capitaine de gendarmerie ; Anselme, capitaine commandant la compagnie de sapeurs-pompiers ; Mme et M. Guarnier, capitaine de corvette, commandant du port ; Saunier, président de la caisse régionale ; M. Rolland, représentant de la société Shell ; Dayre, président des « Ailes bônoises » ; Volmerange, pilote aviateur, représentant les L.A.N.A. à Bône ; Boulloux, Tucci, Laurens, Apap, Dello Guistina, Galano, Nuncie, Choupot, Truchot, membres des « Ailes bônoises », etc...

Les coupes emplies, M. Henri Germain, directeur des Lignes aériennes nord-africaines, prononça une substantielle allocution définissant le rôle que la compagnie avait le dessein de jouer et but à ses invités et à l'aviation française.

Prisrent la parole, tour à tour, M. Dayre, président des « Ailes bônoises » ; Perrin, président de la chambre de commerce ; le signataire de ces lignes au nom de ses confrères, et Delage, sous-préfet, qui levèrent leurs coupes au succès de la compagnie, à la gloire des ailes françaises.

Le soir, dans l'intimité, M. Henri Germain présidait le repas qu'il offrait aux envoyés spéciaux de la presse, auxquels s'étaient joints deux confrères locaux, M. Marodon, de « Bonjour », et M. Bouchet, du « Réveil bônois ».

Enfin, hier, à 7 h. 43, le Fokker prenait son vol avec les mêmes passagers que la veille et un fervent ami de l'Algérie, M. le docteur Henry, de Bains-Bains.

Le retour s'accomplit après une courte halte à Constantine, dans des conditions aussi excellentes qu'à l'aller en dépit du vent debout et d'une mer de nuages qu'il fallut survoler entre Bcuira et Maison-Blanche, où l'atterrissage avait lieu à 11 heures 23 minutes.

La liaison ultra rapide Bône-Oran est désormais assurée grâce à l'intelligente initiative de M. Henri Germain, auquel nous adressons nos plus empressés remerciements pour les attentions qu'il prodigua aux envoyés spéciaux de la presse, ses invités, et nos vœux ardents d'entière réussite.

Fr. BEUSCHER.

Alger-Tunis

Oran étant relié à Casablanca par Air France depuis le 13 juillet 1935 (par des trimoteurs Bréguet 393), Henry Germain dirige ses efforts vers Tunis. Pour plus de sécurité, compte-tenu du relief montagneux survolé et des mauvaises conditions météorologiques fréquemment rencontrées, les Farman sont remplacés par des bimoteurs anglais De Havilland 84 *Dragon* (F-AMTR et F-AMUZ). Ce matériel, bien que déjà ancien, est adapté à la ligne et est apprécié par ses qualités d'économie, de vitesse et de confort (six passagers).

Le 7 novembre 1935, la première liaison Alger-Tunis est réalisée avec l'autorisation officielle du ministère des Affaires étrangères (les avions des LANA sortent pour la première fois des frontières). Parti de Maison-Blanche à 7 h 45, le *Dragon*, piloté par Georges Descamps, arrive à Tunis à 12 h 45, après escale à Constantine à 9 h 45 et à Bône à 10 h 45. A bord de l'appareil, se trouvent Robert Volmerange, l'écrivain Marcello Fabri, M. et Mme Valettaz et leur enfant, et le docteur Lebeau, fils du Gouverneur général. Georges Descamps, qui pilote le *Dragon*, retrouve avec plaisir la Tunisie qu'il avait quittée quelques années auparavant après avoir effectué pendant plusieurs mois une mission photographique pour le compte de la Compagnie aérienne française. L'autorisation d'ouverture officielle de la ligne étant arrivée, Henri Ferraris effectue le vol inaugural le 2 décembre 1935. Comme d'habitude, pour donner à ce vol un retentissement populaire, Henry Germain convie à ce voyage des journalistes et des personnalités : François Beuscher, Dournon, Nicolas, du *Messenger*, Robert Faouen, Boucher, directeur du *Réveil bônois*, Roger Piccard de *La Dépêche de l'Est* et Teddé, vice-président de la Chambre de commerce de Bône. De nombreuses personnalités attendent l'avion qui doit tourner 25 minutes au-dessus de Tunis car, favorisé par un vent propice, le vol a été plus court que prévu. Après les allocutions d'usage, les officiels, dont Marcel Peyrouton, Résident général, et le représentant de SA le Bey, décollent dans le deuxième *Dragon* piloté par Georges Descamps pour un vol au-dessus de Tunis.

Le lendemain, par un temps maussade, les deux *Dragon* ramènent à Alger leurs passagers auxquels se sont joints Martin Gallini, de *La Dépêche tunisienne*, et Pierre Antoni, du *Petit matin*. Après l'ouverture officielle, la ligne deviendra trihebdomadaire avec départs d'Alger les lundis, mercredis et vendredis (départ de l'hôtel Aletti à 7 h et arrivée au bureau d'Air France à Tunis à 13 h 45) et retours les mardis, jeudis et samedis (Tunis à 7 h, Alger à 12 h 45). L'ouverture au service postal de la ligne aura lieu le 3 février 1936.

Il a souvent été reproché aux LANA d'utiliser du matériel étranger. Malheureusement, peu d'avions français répondent, à cette époque, aux besoins de la ligne et peuvent être mis en œuvre dans des conditions rentables par une compagnie disposant de peu de subventions. Les LANA essayent quelques temps un Latécoère 28 (F-AJPC) qui ne donne pas satisfaction et un troisième *Dragon* (F-ANES) est mis en service après avoir été baptisé le 28 janvier 1936. Il était arrivé d'Angleterre deux jours avant, convoyé par Georges Descamps. Un quatrième *Dragon*, le F-ANGE, est utilisé en période de pointe, prêté par Jacques Germain.



▲ Le 2 décembre 1935, à Tunis, Marcel Peyrouton et Henry Germain devant le Dragon lors de l'inauguration de la ligne Alger-Tunis

▼ Le 2 décembre 1935, Henry Germain, Volmerange, Charles Poulain, Marcel Peyrouton, Cne Courtois (officier d'ordonnance du Résident), Conti (chef de cabinet du Résident) et Gal Laignelet (municipalité de Tunis)





Le 2 décembre 1935, à Tunis, Charles Poulin, Robert Volmerange, Marcel Peyrouton et Henry Germain



▲ Maison-Blanche le 2 décembre 1935, inauguration de la ligne Alger-Tunis

▼ Vol inaugural du 2 décembre 1935

RÉALISATION DU VOYAGE N° 268

DÉPARTS			ARRIVÉES			TYPE d'appareils et immatriculation	EQUIPAGES	NOMBRE de Passagers	POIDS DE					
Ecales	Dates	H. Algérie	Ecales	Dates	H. Algérie				Poste	Colis Post ^s	Journaux	Messageries	Bagages	
Alger	2/12	7.56	Oran	2/12	10 ^h 09	Dragons F-AMUZ	1	5	0.030					75 ^{kg}

OBSERVATIONS

Nombre total des passagers transportés: 5 Passagers dont 3 Payants et 2 Gratuits



L. A. N. A.
40, RUE MICHELET
ALGER

PAR AVION



Messieurs Co. AIR FRANCE

46 Av. Jules Ferry

TUNIS

LIGNES AERIENNES
1er VOL POSTAL
ALGER
TUNIS
1936

LIGNES AERIENNES NORD-AFRICAINES
1er Vol-Prolongement à TUNIS
de la Ligne-BONE-ALGER

Par Avion
Bone Tunis



Monsieur le Docteur SOLAL

7 rue d'Alger

TUNIS

Tunisie

Premier courrier aérien Alger-Tunis-Alger

La transversale aérienne Casablanca-Tunis est enfin devenue une réalité

*Un avion de la L. A. N. A. s'est posé hier
à El Aouina inaugurant la ligne Alger-Tunis*

Hier après-midi, à 13 h. 25, s'est posé à El Aouina le premier avion de la ligne aérienne Alger-Tunis, dont nous avons annoncé l'ouverture aux passagers dans un récent numéro.

« » « »

M. Henri Germain, créateur de l'Exploitation Aérienne des Lignes Oran-Alger et Alger-Constantine-Bône, voit ses efforts récompensés après des mois et des mois, consacrés à des démarches tour à tour fructueuses et décevantes.

Ses multiples interventions en faveur du prolongement vers Tunis des deux tronçons reliant Alger, d'une part à Oran et, de l'autre, à Constantine et Bône, ont enfin heureusement abouti.

Grâce à M. Germain, Tunis ne manquera pas de bénéficier à son tour des avantages dont les villes comprises dans le circuit parcouru par les L.A.N.A. depuis le 11 décembre 1934 (Alger-Oran) et avril 1935 (Alger-Constantine-Bône) ont pu apprécier déjà les effets bienfaisants.

« » « »

Nous avons trop souvent dans ces colonnes fait ressortir l'importance capitale de la réalisation définitive d'une transversale nord-africaine pour avoir à insister sur ce point une fois de plus. Qu'il nous suffise seulement de rendre à la ténacité et au courage de M. Germain l'hommage qu'ils méritent.

Aujourd'hui, le but est atteint. Non sans peine, certes, mais il appartient avant tout aux Tunisiens d'apprécier à sa juste valeur la tâche admirable entreprise et menée à bien.

Un avenir prochain démontrera aux passagers du nouveau tronçon des L.A.N.A. que les efforts de leur directeur général et créateur n'auront pas été vains.

« » « »

Avec une dizaine de minutes d'avance sur l'horaire — à 13 h. 25 — le Dragon-Havillard 135 CV. des L.A.N.A. se pose pour la première fois sur le terrain d'El-Aouina, après une remarquable manœuvre d'atterrissage.

De l'avion « rouge et argent », descendant, précédés par le pilote Descamp, six passagers, dont un enfant.

Ce sont : le docteur Jacques Le Beau, fils du Gouverneur Général de l'Algé-

rie, que son oncle, Me Eyquem, est venu recevoir.

M. Volmerange, directeur d'exploitation des lignes A.N.A.

M. et Mme Vellezaz, accompagnés de leur jeune garçon, et M. Fabry.

Les quatre derniers n'ont pris place à bord de l'avion qu'à Bône, n'effectuant ainsi que la dernière étape du voyage.

« » « »

— Voyage excellent sous tous les rapports, nous déclare M. Jacques Le Beau, que notre distingué concitoyen Me Eyquem veut bien « livrer » à la curiosité des journalistes en quête de détails sensationnels...

Au docteur Le Beau, nouveau venu en Afrique du Nord, l'intérêt primordial de la ligne Alger-Tunis n'a pas échappé.

Il est persuadé qu'elle contribuera à resserrer dans tous les domaines les liens entre les capitales nord-africaines.

Le docteur Le Beau, qui vient passer « en famille » quelques jours dans la Régence, est âgé de vingt-neuf ans. Ajoutons — en souhaitant qu'il ne nous garde pas rancune de cette indiscretion — qu'il s'est classé premier au concours de l'Internat de Paris.

« » « »

M. Volmerange, directeur des lignes A.N.A., essaie élégamment de s'esquiver. Il a compté sans notre vigilance...

Malgré notre promesse formelle de nous borner à une sèche citation, nous ne pouvons résister au désir d'être moins bref en ce qui concerne le principal collaborateur de M. Germain.

M. Volmerange est jeune et sympathique; il aime l'aviation pour l'avoir pratiquée en professionnel; sa compétence ne tarde pas à percer sous des propos rapidement tenus. M. Volmerange a pris part à de nombreux vols en compagnie de ses regrettés amis, Marcel et Paul Germain, qui, en pleine force, en pleine jeunesse, ont payé de leur vie leur profond amour pour l'aviation.

M. Germain père a payé à une cause qu'il défend si farouchement un bien lourd tribut.

« » « »

M. Descamp, chef-pilote des L.A.N.A. qui, sur sa demande, a été affecté au

service Alger-Tunis, n'est pas un inconnu ici. Il a fait, en effet, il y a quelques années, un séjour de plusieurs mois dans ce pays, où il avait été chargé de remplir une mission photographique pour le compte de la Compagnie Aérienne Française.

Plusieurs d'entre nous ont retrouvé, hier, avec une surprise agréable, son visage souriant et sa belle prestance de jeune premier de cinéma dans un impressionnant uniforme bleu clair.

Descamp nous a rapidement glissé quelques « tuyaux » que nous transcrivons sans retouches :

Départ d'Alger : 7 h. 45 (H.G.);

Arrivée à Constantine : 9 h. 30 (légère avance sur l'horaire);

Départ de Constantine : 10 h.

Arrivée à Bône : 10 h. 30.

Départ de Bône : 11 h. 15 (H.G.);

Arrivée à Tunis : 13 h. 25 (heure locale).

Temps splendide, malgré léger vent du Sud.

Vol à une hauteur moyenne de 2.000 mètres.

« » « »

En tenant compte des arrêts aux deux étapes figurant sur le parcours, vous pourrez, chers lecteurs, en devenant des habitués des L.A.N.A., fouler le sol algérois cinq heures après avoir quitté El-Aouina.

Tunis, à une heure et demie de Bône, à trois heures de Constantine et à cinq heures d'Alger... tout simplement.

La transversale nord-africaine Casablanca-Tunis, « œuvre » de M. Germain, est aujourd'hui une réalité.

Pierre ANTONINI.

« » « »

Parmi les personnes qui ont assisté à l'arrivée de l'avion de la nouvelle ligne, signalons MM. Trioreau, chef d'escadre de « L'Air-France » à Tunis, et les directeurs et chefs des services des

principales sociétés d'essence de notre ville; MM. Morand, Saumagne, Fievé, Daltour, ainsi que MM. Guillot et Fitoussi, directeurs de la station-service d'El-Aouina.

« » « »

Au cours de l'après-midi, M. Volmerange, directeur d'exploitation des Lignes Aériennes Nord-Africaines, accompagné de M. Trioreau, chef d'escadre de la Compagnie Air-France, a rendu visite à notre directeur, M. Simon Zana, avec lequel il a eu un long et cordial entretien.

Il a souvent été question, au cours de ces dernières années, de la transversale aérienne Casablanca-Tunis, mais, après plusieurs essais ou tentatives, il semble que ce projet soit enfin devenu une réalisation effective.

Le premier avion d'un service bi-hebdomadaire est arrivé hier à Tunis avec plusieurs passagers.

A onze heures, les personnes intéressées

La L.A.N.A. a été fondée, en 1934 par M. Henri Germain; depuis à peine un an cette compagnie a réalisé la liaison Alger-Oran et Alger-Constantine-Bône avec une régularité parfaite, parcourant 201.400 kilomètres, transportant 1.292 passagers et effectuant 395 voyages.

C'est la première fois que l'on fait le parcours Alger-Tunis, dont l'horaire est le suivant : Départ d'Alger : 7 h. 45. Arrivée à

La transversale aérienne Casablanca-Tunis est enfin devenue une réalité

Un avion de la L. A. N. A. s'est posé hier à El Aouina inaugurant la ligne Alger-Tunis



LES PASSAGERS DEVANT L'AVION

Photo Brami.

étaient avisés d'Alger, par téléphone, que l'avion avait quitté cette ville à 7 h. 45 avec cinq passagers et qu'il devait se poser à Tunis à 13 h. 15 (heure tunisienne). Dès 13 h., on remarquait sur le terrain d'aviation près des hangars civils : M. Thrioreau, directeur d'Air-France en Tunisie; M^e Eyquem, avocat-défenseur, membre du conseil d'administration de notre journal, attendant son neveu M. Le Beau, les représentants des différentes sociétés d'essence et les membres de la presse locale.

A 13 h. 15 exactement, heure fixée, l'avion survolait le champ d'atterrissage venait se poser délicatement sur le sol, et arrivait en roulant jusque vers le hangar.

L'appareil est un Dragon D. Havilland, bimoteur de transport, léger, économique, Gipsy major, chaque moteur ayant une force de 130 chevaux. Piloté par M. Descamps, il avait six passagers à bord : M. le Docteur Le Beau, fils du Gouverneur Général de l'Algérie; M. Volmerange, directeur de la L.A.N.A. (Lignes aériennes nord-africaines); M. Fabri; M., Mme Velletaz et leur enfant.

Au départ d'Alger, avaient pris place à bord, pour descendre à Constantine ou à Bône : MM. Bouffet, préfet de Constantine, Fulla et Barris du Benher.

Tous les passagers ont dit combien ils avaient été heureux de faire un tel voyage dans d'aussi bonnes conditions.

Sur le terrain, nous avons pu interroger MM. Volmerange et Descamps, qui ont bien voulu nous donner les quelques détails suivants.

Constantine : 9 h. 30; départ : 10 h. Arrivée à Bône : 11 h. 15; départ : 12 h. 15. Arrivée à Tunis : 13 h. 15 (heure tunisienne).

L'appareil, marque F-AMTR, porte 490 Kilogs de charge utile; un contrat a été signé pour la liaison postale en Algérie et l'on espère qu'un contrat identique interviendra à bref délai avec la Tunisie. Bientôt, la radio sera posée à bord.

Un avion partira d'Alger, dorénavant, tous les lundis et jeudis et repartira de Tunis les mardis et vendredis.

M. Volmerange est un pilote de guerre qui vole très souvent pour son propre compte et a formé de nombreux aviateurs; quant à M. Descamps, pilote de valeur, il connaît la Tunisie pour y être venu, il y a quelques années, avec une mission photographique aérienne.

Le temps, hier, était splendide avec vent du sud et l'appareil a volé, pendant presque tout le trajet, à 2.000 mètres d'altitude.

Ainsi donc, la liaison transversale nord-africaine est amorcée pratiquement. Souhaitons qu'elle soit bientôt réalisée d'une extrême à l'autre.

Par le nombre et la qualité des passagers du premier voyage, on peut juger l'importance que lui attribuent nos voisins; nous sommes certains que les Tunisiens apprécieront à leur tour l'intérêt qui s'attache à cette initiative.

La dépêche Tunisienne du 8 novembre 1935

RETENUE DES PLACES ET CORRESPONDANCES

AGENCES
LANA

TUNIS

AIR-FRANCE, 46, Rue Jules-Ferry.

BONE

Agence OLIVIER, Palais Lecoq.

CONSTANTINE

Hôtel CIRTA, 1, Avenue d'Angleterre.
M. MARTY, Agence Ford, et trois sous-agences

ALGER

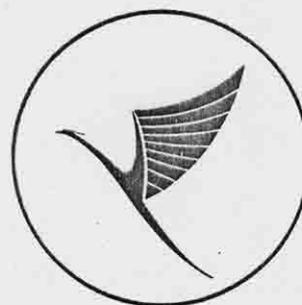
Agence LANA, 40, Rue Michelet.
Agence AIR-FRANCE, Boulevard Carnot.
Agence HAVAS, 57, Rue d'Isly.
Agence WAGONS-LITS//COOK, 61, Rue d'Isly.
Agence SALMON, 3, Boulevard Carnot.
Agence de Voyages, Dépêche Algérienne, Bd Laferrière.
Agence de Voyages Algérienne, 9, Boulevard Carnot.
Agence ATWATER & C^o, 5, Boulevard Carnot.
Agence de Tourisme "LA MERCANTILE", 19, Bd Carnot
Agence de Voyage de l'Echo d'Alger, Rue de la Liberté
Hôtel ALETTI, 32, Rue de Constantine.

ORAN

GRAND HOTEL, Place de la Bastille.
Agence WAGONS-LITS//COOK, Place de la Bastille.
Agence de Voyages PAGES & SCOTTI, 6, Rue de la Paix.

L.A.N.A

LIGNES AÉRIENNES NORD-AFRICAINES



BONE TUNIS

HORAIRE EN VIGUEUR A PARTIR DU
1^{er} DÉCEMBRE 1935

AGENCE CENTRALE 40, RUE MICHELET - TÉL. 66.07 ALGER

HORAIRE	LUNDI ET SAMEDI	ARRIVÉE	DÉPART
ALGER	Hôtel Aletti . . .		7 h.00
	— Aérodrôme M ^{re} -Bl.		7 h.30
BLIDA	Aérodrôme . . .	7 h.40	7 h.40
AFFREVILLE	Aérodrôme . . .	8 h.00	8 h.00
ORLEANSVILLE	Aérodrôme . . .	8 h.30	8 h.30
RELIZANE	Aérodrôme . . .	9 h.00	9 h.00
MOSTAGANEM	Aérodrôme . . .	9 h.15	9 h.15
ORAN	Aérodrôme La Sénia	9 h.30	
	— Grand Hôtel . . .	10 h.00	15 h.00
	— Aérodrôme La Sénia		15 h.30
ALGER	Aérodrôme M ^{re} -Bl.	17 h.30	
	— Hôtel Aletti . . .		18 h.00

ARRÊTS FACULTATIFS

Les arrêts de Blida, Affreville, Orléansville, Relizane, Mostaganem, sont facultatifs. Retenir ses places 24 heures à l'avance aux Aéro-Clubs de ces villes.

HORAIRE	MARDI ET JEUDI	ARRIVÉE	DÉPART
ORAN	Grand Hôtel . . .		5 h.00
	— Aérodrôme La Sénia		5 h.30
MOSTAGANEM	Aérodrôme . . .	5 h.45	5 h.45
RELIZANE	Aérodrôme . . .	6 h.00	6 h.00
ORLEANSVILLE	Aérodrôme . . .	6 h.30	6 h.30
AFFREVILLE	Aérodrôme . . .	7 h.00	7 h.00
BLIDA	Aérodrôme . . .	7 h.20	7 h.20
ALGER	Aérodrôme M ^{re} -Bl.	7 h.30	
	— Hôtel Aletti . . .	8 h.00	14 h.00
	— Aérodrôme M ^{re} -Bl.		14 h.30
CONSTANTINE	Aérodr.	16 h.15	16 h.30
BONE	Aérodrôme . . .	17 h.15	
	— Ville		17 h.45

ORAN - ALGER - MARSEILLE - PARIS DANS LA JOURNÉE

Pour la correspondance avec "AIR-FRANCE" les passagers sont transportés en automobile jusqu'à la base de l'hydravion pour le départ de 8 h. 15.

HORAIRE	MERCREDI ET VENDREDI	ARRIVÉE	DÉPART
BONE	Ville		7 h.30
	— Aérodrôme . . .		8 h.00
CONSTANTINE	Aérodr.	8 h.45	9 h.00
ALGER	Aérodrôme M ^{re} -Bl.	10 h.45	
	— Hôtel Aletti . . .	11 h.15	15 h.30
	— Aérodrôme M ^{re} -Bl.		16 h.00
BLIDA	Aérodrôme . . .	16 h.10	16 h.10
AFFREVILLE	Aérodrôme . . .	16 h.30	16 h.30
ORLEANSVILLE	Aérodrôme . . .	17 h.00	17 h.00
RELIZANE	Aérodrôme . . .	17 h.30	17 h.30
MOSTAGANEM	Aérodrôme . . .	17 h.45	17 h.45
ORAN	Aérodrôme La Sénia	18 h.00	
	— Grand Hôtel . . .		18 h.30

PARIS - MARSEILLE - ALGER - ORAN DANS LA JOURNÉE

Pour la correspondance avec "AIR-FRANCE" les passagers sont pris à l'arrivée de l'hydravion et conduits en automobile à l'aérodrôme pour le départ de 16 heures.

TARIF ENTRE BASES		
PARCOURS	Billet Simple	Aller Retour (1)
ALGER-ORAN	300	500
ALGER-CONSTANTINE	275	450
ALGER-BONE	375	600
CONSTANTINE-BONE	100	180
ORAN-BONE	600	1.000
ORAN-CONSTANTINE	525	850
ORAN-ALGER	300	500
CONSTANTINE-ALGER	275	450
BONE-ALGER	375	600
BONE-CONSTANTINE	100	180
BONE-ORAN	600	1.000
CONSTANTINE-ORAN	525	850

TARIF ENTRE ARRÊTS FACULTATIFS

Consulter les agences et bureaux.

BAGAGES

Il est admis en franchise 20 kilos de bagages. Chaque kilo en plus paie 2 % du prix du parcours.

(1) ALLER ET RETOUR.
La validité des aller et retour a été portée à deux mois.

LUNDI	
BONE	
Ville	10 h. 15
Aérodrôme	10 h. 45
TUNIS	
Aérodrôme	12 h. 15
Ville	12 h. 45

MARDI	
TUNIS (HEURE TUNISIENNE)	
Ville	7 h. 00
Aérodrôme	7 h. 30
BONE	
Aérodrôme	8 h. 45
Ville	9 h. 00

MERCREDI	
BONE	
Ville	10 h. 15
Aérodrôme	10 h. 45
TUNIS	
Aérodrôme	12 h. 15
Ville	12 h. 45

JEUDI	
TUNIS (HEURE TUNISIENNE)	
Ville	7 h. 00
Aérodrôme	7 h. 30
BONE	
Aérodrôme	8 h. 45
Ville	9 h. 00

VENDREDI	
BONE	
Ville	10 h. 15
Aérodrôme	10 h. 45
TUNIS	
Aérodrôme	12 h. 15
Ville	12 h. 45

SAMEDI	
TUNIS (HEURE TUNISIENNE)	
Ville	7 h. 00
Aérodrôme	7 h. 30
BONE	
Aérodrôme	8 h. 45
Ville	9 h. 00

TARIF	
TUNIS - BONE	Aller simple 200 Frs. — Aller et Retour 350 Frs.
TUNIS - CONSTANTINE	Aller simple 300 Frs. — Aller et Retour 500 Frs.
TUNIS - ALGER	Aller simple 550 Frs. — Aller et Retour 850 Frs.
TUNIS - ORAN	Aller simple 800 Frs. — Aller et Retour 1.200 Frs.

Une fin prématurée

La fin de l'année 1936 voit la situation s'assombrir pour les LANA. Air Afrique, qui a terminé la mise en place de son réseau vers Brazzaville, se tourne vers la transversale Oran-Tunis, contre l'avis d'Henry Germain qui reste attaché à une ligne de cabotage correspondant mieux aux besoins de la clientèle. En effet, il y a peu de relations entre le Maroc et la Tunisie et Air Afrique ne peut que créer une ligne impériale qui coûtera cher aux contribuables. Bien que les LANA aient fait la preuve de leur efficacité, la subvention du Gouvernement général ne leur est pas versée pour le deuxième semestre 1936 et, contre l'avis des Délégations financières, elle n'est pas reconduite pour 1937. La lutte contre une régie d'État est impossible et l'article 86 de la Loi des finances du 31 décembre 1936 accorde à Air Afrique la concession de la transversale nord-africaine.

Henry Germain est contraint de faire passer le communiqué suivant : *Les Lignes aérienne nord-africaines s'excusent auprès de leur fidèle clientèle d'être dans l'obligation de suspendre provisoirement les services réguliers entre Oran, Alger, Constantine, Bône et Tunis et remercient les nombreux usagers de la confiance qu'ils ont bien voulu leur accorder aux cours de ces deux années d'exploitation.* Joseph Robert, président des Délégations financières, adresse le télégramme suivant aux parlementaires algériens : *Me faisant interprète Délégations financières péniblement surprises par décision Loi finance prise à leur insu relativement création Régie Air Afrique transversale Oran-Tunis contre laquelle elles se sont toujours élevées, vous demande en leur nom intervenir énergiquement auprès du Gouvernement et lui faire part leur émotion légitime. Délégations financières restent fidèles à leur délibération unanime réservant transversale aux LANA qui ont pris l'initiative courageuse créer service fonctionnant satisfaction de tous. Elles s'élèvent contre mesure sacrifiant cette entreprise digne d'être respectée non seulement point de vue fonctionnement mais encore point de vue moral. S'étonnent que leur avis soit resté sans écho. Comptent sur votre intervention pour que Gouvernement mieux informé revienne dans esprit d'équité sur décision lésant intérêts primordiaux Algérie. Sentiments dévoués.* Cet appel resté sans écho, Henry Germain s'active alors pour que le personnel, le matériel et les installations des LANA soient repris par Air Afrique qui ne rouvrira la ligne que le 15 avril 1937. Air Afrique supplantera de la même manière la Régie Malgache de René Lefèvre et Jean Assolant.

En plus de deux années, les LANA ont obtenu, avec une régularité remarquable et une sécurité de 100 %, les résultats suivants : 551 540 km parcourus, 2 110 passagers transportés, 353 kg de poste et 1 213 kg de fret.

En juin 1939, devant l'insuffisance des services rendus par la Régie Air Afrique, Macé, président de la Commission interdépartementaire de l'Assemblée interrégionale, dépose deux amendements qui seront approuvés : Abattement de 800 000 F sur les crédits demandés aux Délégations financières par l'administration - Inscription au budget d'un crédit de quatre millions permettant d'assurer un service aérien autonome. Mais la guerre arrive, avec d'autres préoccupations.

La compétence et le dévouement d'Henry Germain, âgé seulement de 27 ans lorsqu'il se lance dans l'aventure du transport aérien, seront récompensés en février 1937 par la croix de la Légion d'honneur accompagnée d'une citation élogieuse : *Directeur général des Lignes aériennes nord-africaines ; 13 ans, 9 mois de services civils et militaires ; titres exceptionnels : après avoir été un fervent propagandiste de l'aviation de tourisme, il a réalisé par ses propres moyens la liaison aérienne Casablanca-Tunis ; a rendu ainsi de signalés services à nos possessions nord-africaines. Compte plus de 300 heures de vol.*

Contre le gré de nos populations...

...Les Lignes Aériennes

La Dépêche Algérienne

Nord-Africaines ont été obligées de suspendre leurs lignes Oran-Alger-Bône-Tunis

« Assez de paroles inutiles... passons aux actes... ». Ainsi s'exprimait un ministre de l'Air, en mai 1930. Cette phrase fut prononcée sur le terrain de Maison-Blanche par M. Laurent Eynac, lors de l'inauguration de la ligne aérienne Alger-Casablanca. Cette liaison n'eut pas de lendemain. Ce fut le premier et le dernier voyage.

« Assez de paroles inutiles... passons aux actes... ».

Ainsi s'exprima, le 11 décembre 1934, un Algérien, M. Henri Germain, en inaugurant la première liaison aérienne régulière Alger-Oran-Alger. Mais à l'inverse de l'ancien ministre, M. Germain, avec une tenace patience continua sa ligne, surmonta bien des obstacles pour finir par mettre enfin Tunis à cinq heures d'Alger.

Deux ans d'exploitation. Deux ans de sécurité. Pas un accident. Quel plus beau fleuron à l'actif de M. Henri Germain ?

Ayant compris en Algériens les efforts et la réussite d'un Algérien, les délégués financiers accordaient à M. Germain une subvention de 800.000 francs pour le second semestre de 1936 et une subvention 1.500.000 francs pour l'année 1937. C'était trop bien ; c'était trop logique. Cela pouvait pas durer.

Plus de L.A.N.A.

Il a paru utile de donner la situation des L.A.N.A. depuis le début de l'exploitation jusqu'au jour de la suspension du trafic en fin décembre 1936 sur les lignes Oran-Alger-Constantine-Bône-Tunis, afin de faire comprendre aux Algériens la mesure néfaste aux intérêts algé-

riens et tunisiens prise par M. Pierre Cot, ministre de l'Air.

Voyages effectués : 1.095 ; heures de vol : 3.201 ; passagers transportés : 3.900 ; kilomètres parcourus : 543.790.

Régularité : 95 % ; sécurité : 100 %.

En effet, M. Pierre Cot faisait insérer dans la loi des finances parue à l'« Officiel » du 1^{er} janvier l'article 86 ainsi conçu :

« Il est créé un établissement public dénommé « Régie Air-Afrique » placé sous l'autorité du ministre de l'Air, possédant la personnalité civile et l'autonomie financière.

« La « Régie Air-Afrique » est chargée de gérer la ligne aérienne de transports publics Alger-Congo prolongée jusqu'à Madagascar, dont l'exploitation a été autorisée pour trois ans par la loi des finances du 31 décembre 1935, article 67, ainsi que la ligne aérienne de transports publics Oran-Alger-Tunis. »

... Et ainsi M. Pierre Cot supprima les L.A.N.A. sans payer à M. Germain les crédits affectés au deuxième semestre 1936 ; sans s'inquiéter de la délibération des Délégations financières qui accordait tout spécialement aux L.A.N.A. une subvention pour 1937 ; sans se préoccuper de savoir si la Régie Air-Afrique — dont l'œuvre sur Alger-Congo est admirable — avec les appareils dont elle dispose, peut assurer le trafic sur les lignes Oran-Alger et Alger-Tunis et surtout sans connaître l'impossibilité matérielle pour les avions de transport français d'atterrir ou de décoller à pleine charge des aérodromes de Constantine et de Bône.

R. FAOUEN.

LE SERVICE AERIEN TUNIS-ALGER

Le Gouvernement a décidé de l'assurer désormais au moyen d'une Régie

Un bref communiqué nous a informés récemment de la suspension du service aérien entre Tunis et Alger à dater du 1er janvier 1937.

Le Directeur de la Compagnie exploitante, en confirmant cette suspension, nous a priés ensuite d'exprimer tous ses regrets aux habitués de la ligne.

Aucun motif précis n'était indiqué au sujet d'une disposition qui cause un préjudice appréciable aux usagers et encore plus à l'exploitant, les causes de cette brusque interruption d'un service fonctionnant parfaitement et à la satisfaction générale, paraissaient quelque peu mystérieuses.

La vérité nous est maintenant révélée

La subvention de un million 500.000 francs versée par l'Algérie en contribution à l'exploitation de la ligne vient d'être supprimée.

Le crédit correspondant figurait dans le budget algérien de 1937, voté par les délégations financières, Mais le Gouvernement a apporté certaines modifications au projet qui lui était soumis et au nombre de ces modifications, fi-

gurait la suppression du crédit destiné à la compagnie assurant la liaison Oran-Alger-Bône, le Gouvernement ayant décidé d'exploiter cette ligne en régie à partir du 1er janvier 1937.

La Chambre ayant dans sa séance du 31 décembre 1936 rectifié sans aucune modification les propositions du gouvernement, le budget algérien a été approuvé et la subvention supprimée.

La création d'une régie Air-Afrique chargée de la ligne aérienne Alger-Congo-Madagascar, ainsi que la ligne aérienne Oran-Alger-Tunis serait d'autre part décidée:

Cette création explique la suppression de la subvention attribuée jusqu'alors pour une exploitation que le Gouvernement a pris la décision d'assurer dans des conditions nouvelles contre l'avis des Assemblées Algériennes et au mépris de toute équité à l'égard du créateur de la ligne.

La Dépêche Algérienne



Lignes Aériennes Nord-Africaines

L.A.N.A.

DIRECTION
AGENCE GÉNÉRALE
40, RUE MICHELET
ALGER

TELEPHONE 58 07
R.C. ALGER 31001

C. C. P. 161.30 ALGER

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE
LANAVION-ALGER

ALGER, le 4 Mai 1957.

Monsieur le Ministre de l' Air
Ministère de l' Air
26 Bd Victor
P A R I S

FACTURE

DOIT

En exécution du marché n° 547/7 en date du 27 Avril 1957, approuvé par Monsieur le Ministre de l' Air en date du 27 Avril 1957.

Trois avions DH 84 munis de leurs moteurs et de moteurs de rechange suivant décompte ci-dessous :

Avion F.AMUZ mot.gauche	5611	droit	5447
Avion F.AMTR " "	5448	" "	8755
Avion F.ANES " "	5612	" "	5269
Moteur de rechange			5356
Moteur de rechange			5366

- A) Pièces neuves pour mot. GIPSY MAJOR, suivant détail au dit marché
- B) " " " " DRAGON DH 84 " " "
- C) " usagées en bon état pour mot. GIPSY MAJOR
- D) " usagées en bon état pour DRAGON DH 84

Installation radio sur avion F.ANES

- a) Partie réception, suivant détail au dit marché
- b) Partie émission " " " " "

Installation radio en cours sur avion F.AMUZ

- a) Partie réception suivant détail au dit marché
- b) Partie émission " " " " "

Le tout suivant prix forfaitaire fixé au dit marché **868.274,00**
=====

Certifié véritable la présente facture arrêtée à la somme de HUIT CENT SOIXANTE HUIT MILLE DEUX CENT SOIXANTE QUATORZE FRANCS.

Farman 190 et 192



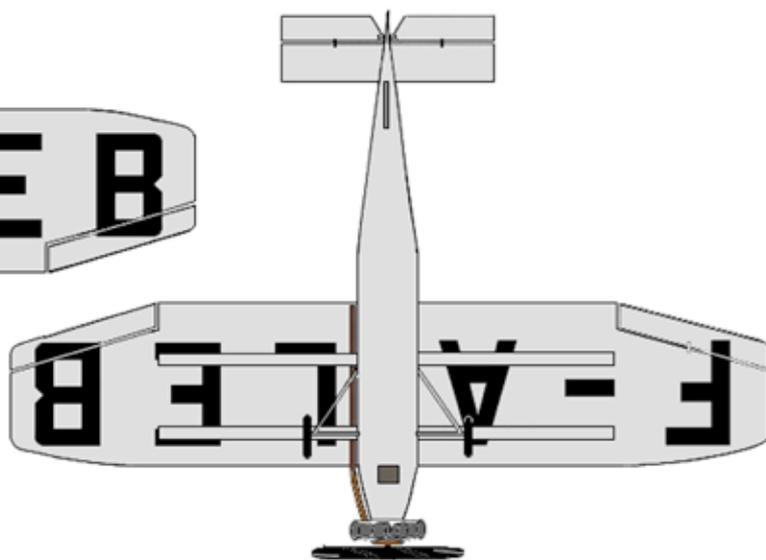
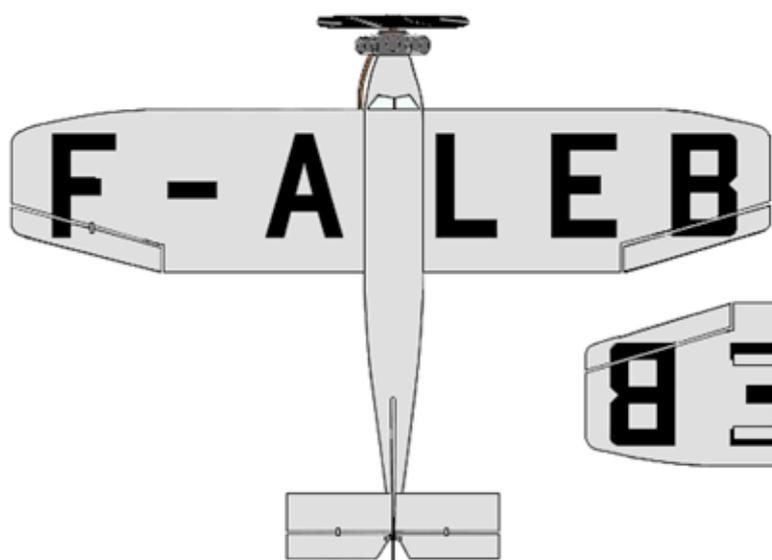
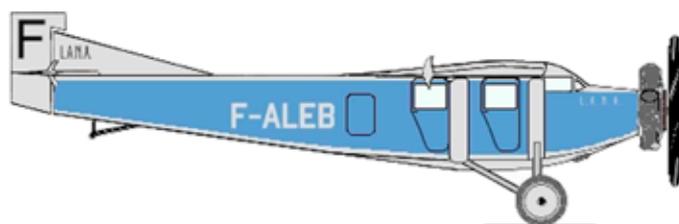
Le Farman 190 F-ALAP avait effectué, piloté par Christian Mœnch et Johanny Burtin, un aller et retour France-Madagascar en 1931, en 6 jours et 9 heures.

Cet avion a été ensuite acheté par Jacques et Henry Germain.

Sur la photo du haut, il est vu à son arrivée à Maison-Blanche, encore aux couleurs de la levure Alsa, propriété de la famille Moench

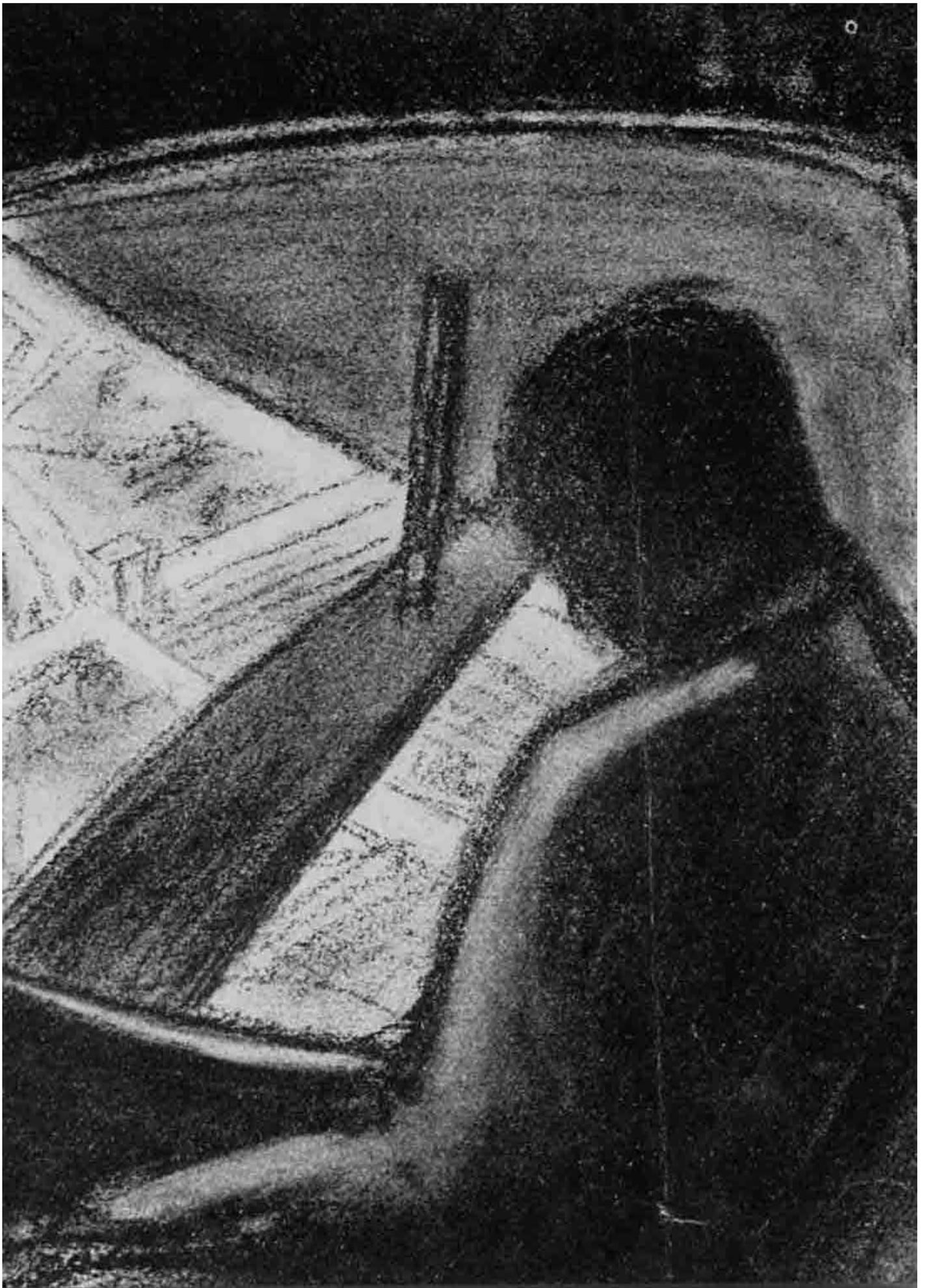


F192 F-ALEB
LANA, Alger 1936
© Michel Barriere 2007





Dans un Farman des LANA



Dans un Farman des LANA

Fokker VIIa

Un Fokker dix places destiné à la ligne Oran-Alger-Bône est arrivé hier à Maison-Blanche

PILOTE PAR DESCAMPS, L'APPAREIL ENTRERA
EN SERVICE AU MILIEU DU MOIS

Après avoir souligné, hier, les améliorations apportées à la ligne Alger-Paris d'Air-France, nous avons aujourd'hui le plaisir d'annoncer aux Algérois, aux Oranais et aux Constantinois que leur capitales vont être reliées à Paris dans la même journée.

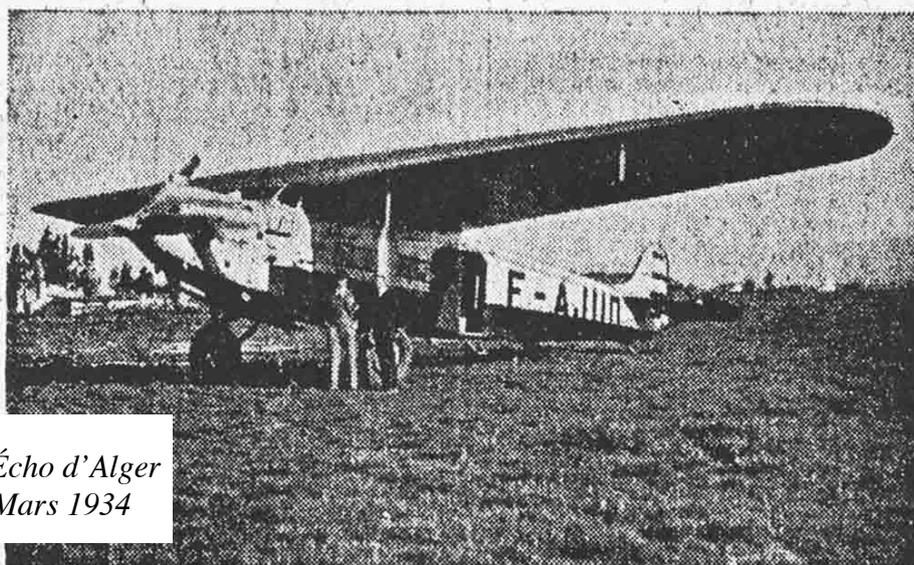
Cette initiative est due à un Algérois, M. Henri Germain, propriétaire des Lignes aériennes nord-africaines qui, après avoir créé la ligne Alger-Oran ouvrira vers le 15 avril une li-

de toilette judicieusement installé est à l'arrière, près de la soute à bagages.

Cet appareil a fait ses preuves sur de nombreuses lignes métropolitaines, notamment sur Marseille-Cannes, où nous avons pu l'éprouver en novembre.

Nous féliciterons donc M. Henri Germain pour son choix heureux qui donnera, nous en sommes certain, pleine satisfaction aux usagers.

Ainsi, un voyageur partant le mardi ou le vendredi à 5 h. 30 du matin



L'Écho d'Alger
Mars 1934

Le Fokker de la ligne Oran-Alger-Bône à son arrivée à Maison-Blanche

gne vers l'Est avec Bône comme terminus.

C'est un nouvel acheminement vers la transversale Tunis-Casablanca réclamée depuis fort longtemps.

Afin d'assurer au mieux cette nouvelle liaison, M. Henri Germain s'est rendu acquéreur d'un Fokker dix places moteur Lorraine 450 chevaux.

L'appareil est arrivé, hier, à 16 heures, à Maison-Blanche, venant de Bordeaux par l'Espagne et le Maroc, piloté par Georges Descamps. C'est un monoplan à aile haute d'une envergure de 19 m. 30, ce qui lui permet d'en imposer aux avions de tourisme. Sa moyenne commerciale est de 200 km. et sa vitesse maximum 235 km.

Très spacieuse, la cabine est munie de huit fauteuils confortables et la visibilité est très grande. Le poste de pilotage est pourvu de deux sièges pour le pilote et le radio. Un cabinet

d'Oran pourra prendre à Alger l'hydravion d'Air-France et se trouver le soir même à Paris, à Londres ou à Amsterdam.

Quelques personnalités s'étaient rendues à Maison-Blanche pour admirer la nouvelle recrue. Autour de M. Germain nous avons noté la présence de Mme G. Descamps; MM. Basiaux, Collin, Marcel Rey, de l'ACPA; Domenach, chef de l'aérodrome; Maillard, directeur commercial des LANA; Sintès, Baer; les pilotes Duteriez, Rome, Heinzelman, Purson, Fraix, etc. Quelques minutes avant le Fokker s'était posé un Farman 190, de la ligne Alger-Oran, piloté par Ferraris, ayant à bord deux passagers.

M. Henri Germain est un grand et persévérant réalisateur dont les efforts méritoires pour doter l'Algérie de lignes aériennes seront favorablement commentés par les Algériens.

P. Laffargue.



▲ *Henry Germain et Georges Descamps devant le Fokker VIIa de l'inauguration de la ligne Alger-Bône*

▼ *Le Fokker VIIa*





Le Fokker VIIa F-AJUD



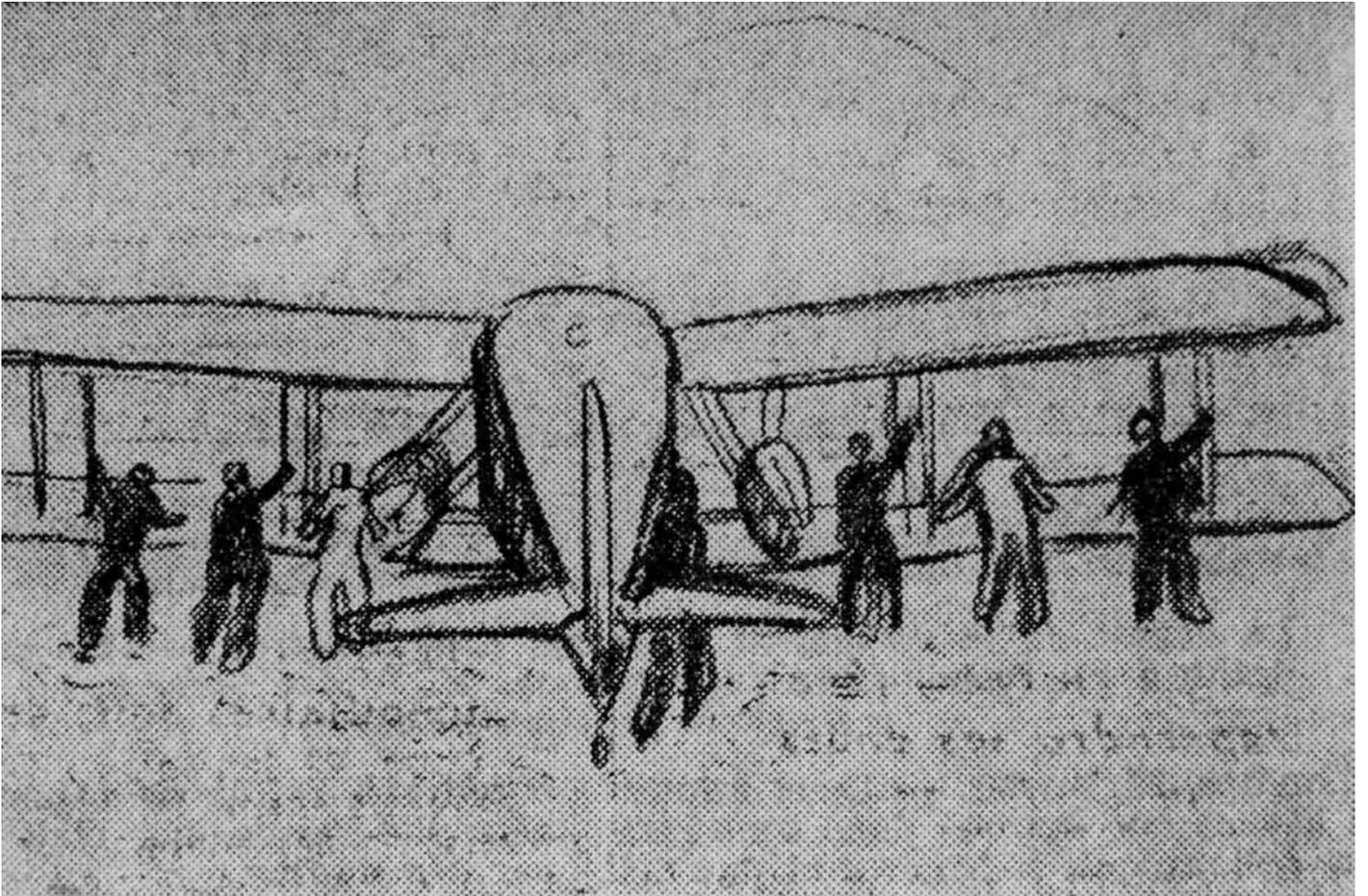
Dans le Fokker VIIa F-AJUD

De Havilland DH 84 *Dragon*





Le De Havilland DH 84 Dragon F-AMTR à Maison Blanche



▲ *Le Dragon vu par Charles Brouty*

▼ *Dans un Dragon des LANA*



Tunis-Alger en cinq heures..

...sur un " Dragon "

des Lignes Aériennes Nord-Africaines

Le Petit Matin
3 décembre 1936

Alger, 3 décembre. — (De notre envoyé spécial) :

Le jour venait de se lever hier lorsque le car de l'Air-France déposa sur le terrain d'El-Aouina les journalistes algériens et tunisiens aimablement invités par Henri Germain, à effectuer le voyage Tunis-Alger, à bord des avions du service régulier inauguré officiellement lundi par le Résident général, M. Marcel Peyrouton.

Lumière blême, sol trempé, atmosphère triste qui départ qui pourtant ne manqua pas d'être animé des propos joyeux de nos confrères algériens.

Sur le terrain, autour des deux « Dragon » aux couleurs vives, nous reconnaissons les visages connus de MM. Trioreau, Daltour, Guillot et Fitoussi.

Le chef du convoi, M. Volmerange, directeur de l'exploitation de la L.A.N.A s'acquitta de sa tâche avec courtoisie et bonne humeur.

La météo consultée, vrémblissement des moteurs. Le chef pilote Descamps et le pilote Ferraris prennent place. Nous les imitons répartis en deux groupes de six fauteuils extensibles, dont le confort et le luxe rappellent les sièges des quadrimoteurs Savoia-Marcetti de la ligne Rome-Paris.

Décollage impeccable. Nous tournons le dos au Bou-Kornine dont les sommets se dégagent de la brume épaisse qui l'enveloppe.

Par de larges bales vitrées, nous commençons à contempler le spectacle imprévu, dénué de monotonie qui se poursuivra jusqu'à Bône.

Le bimoteur, conduit avec maestria par Descamps, pilote éprouvé, se joue des secousses provoquées par un léger vent debout. Les nuages de pluie dont les fines gouttelettes se poursuivent sur les vitres, nous cachent par moment l'horizon.

On est contraint de voler bas et grâce à une éclaircie, nous saluons au passage Tabarka et l'ilot sauvage qui la garde, telle une sentinelle attentive.

L'île de La Gallite relint ensuite l'at-

tention. Enfin, Bône, dans toute sa coquetterie, nous apparut dans un premier rayon de soleil.

Une réception officielle ou plutôt administrative nous est réservée par l'inévitable douanier qui ausculte avec dévotion nos maigres bagages.

La lecture du bulletin de santé de l'atmosphère, nous oblige à brûler Constantine. Nous sommes émus à la pensée de ne pas revoir les impressionnantes gorges du Rhumel et les passerelles suspendues de Sidi M'cid.

Nous serons, en outre, privés de l'envie de mourir, la visite du cimetière de Bône ne figurant pas dans le programme de la réjouissance offerte par M. Germain.

L'envol s'effectue parfaitement en direction de la Côte que nous longerons jusqu'à la capitale algérienne.

Philippeville, Bougie, Djidjelli et son golfe magnifique; Collo et Delys, cubes minuscules qui se mirent dans l'eau verte dont l'écume au sable d'ocre lutte rageuse, nous consolent des déceptions légères.

Enfin, nous voici à Maison-Blanche, l'aérodrome algérois où légèrement, Descamps pose son appareil.

Frais et dispos, nous posons devant l'objectif de nos confrères. Quelques minutes plus tard, dans ce début d'après-midi ensoleillé, Alger-La-Blanche, gigantesque et ravissante apparition, se détacha de la montagne et de la mer, harmonie faite de puissance et de grâce.

Demain, à l'aube, dans quelques heures, il nous faudra parcourir en sens inverse, les mêmes routes terrestre et aérienne et retrouver Tunis qui, ne l'oublions pas pour notre consolation, n'est plus qu'à 5 heures d'Alger.

Nous avons fait un beau voyage dont je vous reparlerai bientôt. Laissez-moi auparavant goûter à la douce vie algéroise et respirer cet air vivifiant qui a le pouvoir de stimuler les volontés et de faire des hommes d'action de la trempe de Germain.

Pierre ANTONINI.



▲ *Les Dragon et le Latécoère 28 à Maison-Blanche*

▼ *Les Dragon et les Farman 190 et 192 à Maison-Blanche*





GREAT BRITAIN.

AIR MINISTRY.



CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS No. 3993
(Heavier than air.)

FIRST PART.

FULL NAME, ADDRESS AND NATIONALITY OF OWNER OR OF OWNING COMPANY.

- 1. Surname of owner (or name of Company) : ~~Molwen~~ Germain
- 2. Christian name : ~~William Leohlan~~ Jacques
- 3. Address : ~~Carlton Club, Whitehall, S.W.1.~~ Mouzaville, Algiers.
- 4. Nationality : ~~British~~ French.

NAME OF CONSTRUCTOR.

- 5. Name : The de Havilland Aircraft Co. Ltd.

NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS.

- 6. F-ANGE

DESCRIPTION OF AIRCRAFT.

- 7. Type D.H. "Dragon" Series 84 Constructor's No. 6038
- 8. Place and year of construction of aircraft : Edgware, 1933

Class of Aircraft.

- 9. Land and/or marine : Land
- 10. Number of planes : Two
- 11. Number of engines : Two
- 12. Number of seats (including those for crew) : Five

Classification of Aircraft.

- 13. *Category : Normal
- 14. Subdivision : (a) Public transport for Passengers

Le De Havilland DH 84 Dragon F-ANGE prêté par Jacques Germain en période de pointe

1 DATE 6/3/36 VOYAGE DE Alger A Tunis

ÉQUIPAGE				VISA					
NOMS ET QUALITÉS		ADRESSES		NATIONALITÉ		DU S. N. AÉ.			
<u>Bescamps</u>		<u>Alger</u>		<u>F.</u>		 			
<u>Pilote</u>									
POINT DE DÉPART	NOMBRE de PASSAGERS	CHARGEMENT		DURÉE DE L'ESSAI des moteurs au sol	RÉGIME MAXIMUM DES MOTEURS		HEURES T.M.G.		POINT D'ATERRISSAGE
		NATURE	POIDS		au sol	en l'air	de départ	d'arrivée	
<u>Alger</u>	<u>3</u>			<u>10'</u>			<u>9^h45</u>	<u>9^h50</u>	
<u>Bout.</u>	<u>3</u>			<u>5'</u>			<u>10^h</u>	<u>10^h30</u>	
<u>Prône</u>	<u>3</u>			<u>5'</u>			<u>11^h10</u>	<u>12^h30</u>	
							<u>du vol. 4^h20'</u>		
QUANTITÉ DE COMBUSTIBLES EMPORTÉE POUR LE VOYAGE		INCIDENTS							
Essence	Huile	PANNE, CASSE, DOMMAGE AUX TIERS, ETC.							
<u>272^{l.}</u>	<u>25^{l.}</u>								
		OBSERVATIONS DU PILOTE SUR LE VOYAGE <u>ru. à l'arrivée à Tunis le 6/3/36</u> 							
État de l'aéronef au départ :		<u>R. A. S.</u>							

▲ Le voyage Alger-Tunis du 6 mars 1936

▼ Les Dragon à Maison-Blanche





▲ ▼ *Dragon et Fokker à Maison-Blanche*



La Dépêche de l'Est
8 novembre 1935

A PERSEVERANCE
DANS L'EFFORT

LES LIGNES AÉRIENNES NORD AFRICAINES METTENT EN SERVICE UN NOUVEL AVION

Nous avons successivement connu, sur les L.A.N.A., les Farman, les Fokker et enfin les « Dragon » qui, depuis longtemps, assurent le service d'Oran à Bône dans des conditions de vitesse, de confort et de sécurité que nous avons été heureux de souligner.

La belle flotille aérienne qui parcourt l'Algérie de l'Ouest à l'Est et qui va se prolonger jusqu'à Tunis, vient de s'augmenter d'une splendide unité.

C'est en effet un « Laté-28 » que M. Henri Germain a choisi pour satisfaire aux demandes de passages qui lui parviennent, chaque semaine plus nombreuses, montrant ainsi que les Algériens ont compris les avantages du voyage aérien.

Le sympathique Descamps a donc ramené de Toulouse un « Laté-28 » dont voici les caractéristiques :

Monoplan à ailes hautes avec moteur 600 CV. Hispano démultiplié, huit passagers et soute à bagage, ainsi qu'un équipement complet de radio-téléphonie et radiogoniométrie pour le vol sans visibilité sur de longues distances.

Vitesse sur base, 235 kilomètres à l'heure; vitesse commerciale, 200 kilomètres à l'heure.

Rappelons également que le « Laté-28 » n'est pas un prototype aux résultats problématiques, mais bien un avion de transport de tout repos ayant fait ses preuves depuis plusieurs années sur le dur parcours Casablanca-Toulouse et, le seul utilisé actuellement par Air-France pour le redoutable trajet de nuit Casablanca-Dakar avec le survol, tragiquement célèbre, du Rio-de-Oro.

L'intérieur du « Laté-28 », très vaste, luxueux même a permis d'installer huit fauteuils confortables. A l'arrière est aménagée la toilette.

De nombreuses personnalités ont assisté, à Maison-Blanche, à la réception du magnifique appareil, au cours de laquelle M. Henri Germain réunit ses hôtes au Club-House pour un vin d'honneur. Parmi ces personnalités, citons : MM. de Micheaux, directeur d'Air-France à Alger; Lebrun, agent commercial d'Air-France à Alger; Volmerange, directeur des L.A.N.A.; Sanchidrian ingénieur des P.T.T. et Mme; Jacques Germain; Maillard et Mme; Domenach, commandant l'aérodrome de Maison-Blanche; Prévost, de l'Aéro-Club d'Algérie; Chaussegros, de la Shell; les pilotes Ferraris, Cazeaux, Bazinet, Garelli, Mme Blanchet, M. Baer, etc...

Le « Laté-28 » qui, venant de France par Oran assurait le service entre cette ville et Alger, apparaissait à 11 heures au-dessus du terrain d'où l'on pouvait admirer l'élégance de ses lignes.

Georges Descamps, l'excellent pilote que nous connaissons bien à Bône, posait impeccablement son avion et le conduisait jusque devant les hangars. Les passagers étaient MM. Brière, député d'Oran; Averseng, Duteriez et Fraix. Tous se déclaraient enchantés de leur voyage.

Quant à Descamps, il vanta avec enthousiasme les remarquables qualités de son « taxi » que lui avait permis d'apprécier le voyage qu'il avait effectué depuis Toulouse.

Ainsi les L.A.N.A. qui avaient lancé d'abord le tronçon Alger-Oran, puis celui Alger-Bône ont dû, à la veille de l'inauguration du tronçon Bône-Tunis, augmenter leur flotille d'une unité.

Rien ne pouvait mieux montrer la faveur qui s'attache à ces lignes.

Rien non plus ne pouvait mieux souligner le succès des efforts persévérants de M. Henri Germain pour la réalisation de son rêve magnifique : la grande Transversale Nord-Africaine.

De ce rêve, il a fait une réalité. Il l'a fait avec une ténacité et une foi auxquelles nous sommes heureux de rendre un nouvel hommage alors qu'un nouvel appareil va porter, dans le ciel d'Afrique, les quatre lettres : L.A.N.A. !

RED.



Le Latécoère 28 F-AJPC, arrivé à Maison Blanche le 3 novembre 1935

Le personnel



▲ Les pilotes *Émile Duterriez, Georges Descamps et Henri Ferraris*

▼ Le mécanicien *Jean-Maris Fraix* et *Henri Ferraris* qui partagent leur temps avec l'Aéro-club d'Algérie





Georges Descamps et Robert Volmerange, directeur d'exploitation

Album photo



L'équipe de billard d'Alger, Henri Ferraris à gauche

BILLARD

CHAMPIONNAT DE L'AFRIQUE DU NORD AUX TROIS BANDES

Les champions d'Alger sont reçus, à leur descente d'avion, par leurs camarades d'Oran

Hier matin par l'avion de la L.A.N.A. sont arrivés les champions algérois, qui furent reçus sur le terrain de La Sénia par leurs camarades d'Oran.

Dans l'après-midi, à l'Académie de Billard, boulevard Clemenceau, ont commencé les championnats de l'Afrique du Nord.

Trois parties se sont déroulées, tant avant qu'après dîner, au cours desquelles, de belles combinaisons réalisées par les joueurs, furent applaudies par un nombreux public.

Résultats techniques

Voici les résultats de cette première journée :

Seror bat Robinot par 50 à 26 (moyenne : 0,51).

Gomis bat Filiu par 50 à 43 (moyenne : 0,61).

Tolédano bat Delage par 50 à 47 (moyenne : 0,46.)



Aujourd'hui à 13 h. 30 : Gomis contre Robinot ;

A 15 h. 30 : Tolédano contre Filiu ;

A 17 h. 30 : Delage contre Seror.

Après dîner à 21 h. aura lieu le début du troisième tour entre deux adversaires à désigner.



▲ *Devant le Fokker et le Dragon F-AMTR, l'équipe de Hockey du RUA qui a fait le déplacement Alger-Oran*

▼ *Le hangar des LANA à Maison-Blanche*



Georges Thill prend contact avec la scène de l'Opéra d'Alger



Devant l'avion des L.A.N.A., qui les avait amenés de Tunis : de gauche à droite, M. Sentès, Mlle Lucienne-André Beaugé, le chef-pilote Ferraris, M. Lanzane, M. Bovy, le célèbre chef d'orchestre, M. Georges Thill, de l'Opéra, et M. Seiberras

On mettait une dernière main aux verts bosquets du premier acte de Werther ; des machinistes en bleu réglèrent le cours d'une authentique cascade et le chef électricien faisait glisser, pour un essai, un pinceau de lumière bleue sur un massif de roses.

Georges Thill, qui venait prendre l'air de cette scène sur laquelle il allait chanter pour la première fois, me confia :

« Je me sens plus à l'aise sur ces planches que tout à l'heure dans la cabine de l'avion qui nous a amenés si rapidement de Tunis. Il faut vous dire que nous avons eu un temps épouvantable. J'ai été pilote pendant la guerre et je sais, je vous assure, ce que c'est qu'un avion. Eh bien, j'ai la plus grande admiration pour l'homme qui nous a permis d'atteindre Alger, je veux parler du chef pilote Ferraris des L.A.N.A. dont la science est bien grande. Il faut dire aussi qu'il a à sa disposition un excellent et confortable appareil. »

Mais l'heure des confidences était passée et le célèbre ténor prit d'ultimes dispositions avec M. Laroche, régisseur de notre scène municipale.

Quand tout fut réglé et qu'il eut visité sa loge et constaté que la salle

avait un bon aspect, fort sympathique, George Thill voulut bien me parler de la grande tournée qu'il venait d'effectuer. Tour à tour il chanta à Genève, Berne, Bâle, Budapest, Belgrade, Athènes, Rome et enfin Tunis.

« C'est la première fois, dit-il, que je viens à Alger — et il ajouta en souriant ironiquement — dans la blanche Alger. J'espère que cet orage ne durera pas et que je pourrai admirer votre belle ville sous un soleil rayonnant. »

Nous aurions peut-être bavardé plus longuement si M. Sentès, impresario qui suit le grand ténor, ne m'avait fait remarquer que Georges Thill devait chanter dans quelques heures le rôle délicat de Werther et qu'il serait sage que je ne le fatigue pas davantage.

Mais Georges Thill, blagueur, trouva moyen de placer :

« Sentès est impossible. Il ne pense pas au succès de la représentation ni à ma voix, soyez-en certain, mais ce petit voyage lui a creusé l'estomac. Il a faim, tout simplement ! »

Quelques heures plus tard cet homme jeune, à l'air réjoui, maniant prestement la blague, allait être l'émouvant, le sensible Werther et allait faire verser plus d'une larme.

A.-L. B.



**Mme Marie - Louise Dubost
et M. Musy sont arrivés,
hier, de Tunis, par l'avion
des Lignes Aériennes
Nord - Africaines**

**Hier, par l'avion de la ligne régulière
Tunis-Alger, des L.A.N.A., sont arri-
vés Mme Marie-Louise Dubost, de
l'Opéra-Comique, et M. Musy, bary-
ton de l'Opéra-Comique, venus à Al-
ger, en représentations. Notre cliché :
A l'aérodrome de Maison-Blanche, de
gauche à droite : Mme Marie-Louise
Dubost, le chef-pilote Descamps et
M. Musy**



Devant la gracieuse silhouette des avions modernes des Lano, Florelle a fait à Alger son dernier sourire... pour cette fois, car nous l'applaudiront de nouveau. La vedette avait pour compagnon de voyage M. Serda, député de Bône que voici à droite. Le chef pilote Ferraris pilotait l'appareil

▼ *Le Petit Matin* du 4 juillet
1936

LE PILOTE GARDE-D'ENFANT...

L'avion est aujourd'hui considéré comme un moyen normal de locomotion. Il suffit, pour en être édifié de constater chaque jour la liste des départs de l'Air-France et des L.A.N.A. Femmes et enfants ont adopté aussi la voie des airs pour leurs déplacements de vacances.

Dans l'avion des L.A.N.A. arrivé hier, avait pris place une jeune garçon de sept ans, Pierre Chamarelle, qui avait été confié par ses parents au chef pilote Descamps.

N'est-ce pas là une preuve édifiante de la confiance que l'aviation commerciale a su inspirer dans le public ?

La sécurité est aujourd'hui aussi grande dans les airs que sur mer et sur terre.





L'Écho d'Alger du 28 mars 1936, arrivée de l'écrivaine et conférencière Odette Pannetier

PAR AIR

**M^{lle} Odette Pannetier
est arrivée en Alger**

**Ses premières paroles
ont été des compliments
à son pilote Descamps**

J'ai découvert Odette Pannetier sur l'aérodrome de Maison-Blanche, à sa descente de l'avion des L.A.N.A., arrivant à tire d'ailes et d'hélices de Bône via Constantine.



*Ce que m'a causé le mieux pendant cette première traversée est
confiance, ce sont les magnifiques voyages faits à bord
des appareils des L.A.N.A. Hôtes! que ne soit de l'histoire!
Odette Pannetier*



▲ Le 27 mars 1936, l'abbé Lambert, maire d'Oran, croise Odette Pannetier à l'escale de Bône

▼ Le 31 août 1936, l'abbé Lambert à Tunis, avec le pilote Henri Ferraris, son secrétaire Rolland et Garcia, chef de trafic Air France

Tunis-Alger en 5 heures

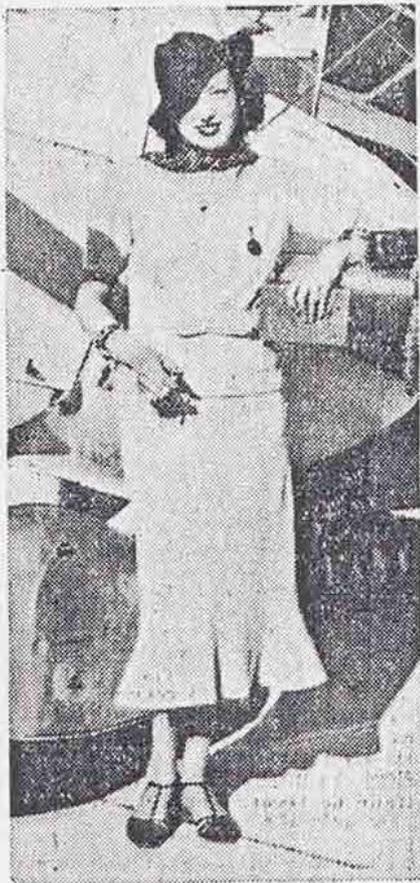
Nos lecteurs reconnaîtront l'abbé Lambert maire d'Oran à sa descente de l'avion des L.A.N.A. qui, en cinq heures, l'a transporté d'Alger à Tunis.

A ses côtés, le brillant pilote Ferraris et M. Garcia, représentant à Tunis des L.A.N.A.

L'abbé Lambert qui n'utilise que l'avion pour ses nombreux déplacements nous a vanté le confort, la rapidité et la sûreté des appareils de M. Henri Germain, directeur général des L.A.N.A. qu'il nous plaît de le rappeler, malgré des difficultés matérielles d'exploitation très grandes a absolument tenu à ne pas supprimer le tronçon aérien Bône-Tunis dans la grande transversale Tunis-Casablanca.



**MIREILLE BALIN
A QUITTÉ ALGER**



L'exquise vedette de cinéma, Mireille Balin, a quitté Alger hier matin pour Tunis, à bord d'un avion de la Lana. Avant de monter dans la carlingue, elle a bien voulu adresser un gracieux sourire aux lecteurs de l'« Echo d'Alger »



Le 8 novembre 1936, Mireille Balin fait la promotion de Pépé le Moko





▲ ▼ *Le 8 novembre 1936, Mireille Balin et Georges Descamps, remarquer la génératrice et son hélice*





Le 8 novembre 1936, Mireille Balin et Georges Descamps

L.A.N.A.

LIGNES AERIENNES NORD - AFRICAINES



VITESSE
CONFORT
SECURITE

ORAN-ALGER
= CONSTANTINE =
BONE - TUNIS

AGENCES D'ALGER
40, rue Michelet - Tél. 66-07
et toutes Agences de Voyages
ORAN : Grand Hôtel et Agence
Pages et Scotti, 6, rue de la Paix
CONSTANTINE : Hôtel Cirta
et Agence Marty (Agent Ford)
BONE : Olivier (Palais Lecoq)
TUNIS : Agence AIR-FRANCE

Histoire de l'aviation en Algérie

Déjà parus :

- **L'aviation légère en Algérie (1909-1939)** (Pierre Jarrige)
- **L'aviation légère en Algérie (1945-1962)** (Pierre Jarrige)
- **Le vol à voile en Algérie (1862-1962)** (Charles Rudel, Pierre Jarrige)
- **L'ALAT en AFN** (Alain Crosnier, Pierre Jarrige)

Déjà parus en publications numériques :

- **Bidon 5** (Georges Estienne - Réédition augmentée)
- **Paris-Dakar-Tombouctou-Alger** (Ludovic Arrachart - Réédition augmentée)
- **Mémoires d'Albert Chaillot** (Henri Chaillot, Pierre Jarrige)
- **L'Aviation Militaire en Algérie (1912-1918)** (Pierre Jarrige)
- **Ceux de 14-18** (Pierre Jarrige)
- **Les ERALA d'Algérie** (Pierre Jarrige)
- **Bulletin d'information des Réservistes de la 5^{ème} RA** (Réédition)
- **1^{er} PMAH 20^{ème} DI** (Daniel Rougeau, Claude Leroy, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Livre d'Or du Djebel-Oum-Settas** (Reproduction)
- **L'ALAT vue par les dessinateurs** (AA.ALAT-Languedoc-Roussillon, Pierre Jarrige)
- **Pilote à Touggourt** (Gustave Camlièri, Pierre Jarrige)
- **Maison-Blanche** (André Heinzelmann - Réédition augmentée)
- **Nanard fais nous un dessin !** (AA.ALAT-Est, Pierre Jarrige)
- **PMAH 19^{ème} DI** (Francis Beaulier, François de Pitray, Jean-Pierre Meyer, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Médecin en hélico** (Jean Massière, Pierre Jarrige)
- **A grands coups d'aile vers l'Afrique missionnaire** (Léon Bradfer, Henri Bradfer)
- **Les insignes de l'ALAT en AFN** (Christian Malcros)
- **Parachutisme prémilitaire à Mostaganem** (Bernard Faucher, Claude Marcellin, Jean-Claude Palisser, Pierre Jarrige)
- **Nord 3400 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Pilotes de la Promo 56Ebis** (Pierre Binet, Pierre Jarrige)
- **Max Hoste MH 1521 Broussard dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Pilote de T-6** (Pierre Binet, Pierre Jarrige)
- **Sikorsky H-19 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Emile Contant, pilote de la Grande Guerre** (Simone Gassier, Pierre Jarrige)
- **Westland WS 55 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Biroutage à Arzew en Piper L-18** (Jean-Claude Maillot, Pierre Jarrige)
- **Piper L-21 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **PMAH 10^{ème} DP** (Jean Gervais, Amédée Arzel, Claude Mourlanne, Joseph Estoup, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Stampe SV4C dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Alouette II SA318C dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Piper PA22 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Pilote à El-Goléa** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote de la SGAA** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote de l'Escadrille Mercure** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **NC 856 Norvige dans l'ALAT** (Christian Malcros)

- **André Costa** (Pierre Jarrige)
- **La soufflerie de l'AIA d'Alger** (Marc Rapin, ONERA)
- **La véritable histoire de l'hélicoptère** (Yves Le Bec)
- **Pilote à El-Oued** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote à Tébessa** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote à El-Goléa** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote de la SGAA** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote de l'Escadrille Mercure** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **NC 856 Norvigie dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Hiller UH-12 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Nord 3202 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Observateur-Pilote de l'ALAT** (François Bard, Pierre Jarrige, AA.ALAT-Languedoc-Roussillon)
- **Bell 47G-1 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Bell 47G-2 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Mes vingt ans en Algérie** (Ulysse Pérodeau, Pierre Jarrige)
- **Cessna L-19 Bird Dog dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Joliot-Golf** (Yves Le Bec)
- **Djinn dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Meeting National - Alger 1951** (Reproduction)
- **Meeting National - Oran 1952** (Reproduction)
- **Meeting National - Alger 1953** (Reproduction)
- **Meeting National - Alger 1959** (Reproduction)
- **Meeting National - Constantine 1953 - Bône 1954** (Reproduction)
- **L'album du lieutenant Bleubéret** (Yves Le Bec)
- **Commandant de PCA** (Lieutenant-colonel Louis Andlauer, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste prémilitaire** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 1** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 2** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 3** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Piper L-18 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Gyrafrique** (Pierre Jarrige)
- **8 mois au 584^{ème} BT** (André Amadeuf, Pierre Jarrige)
- **Commando au 10^{ème} BCP** (Alain Garriguet, Pierre Jarrige)
- **Alouette II SE 3130 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Les premiers pas d'Ariane** (Yvon Chauchard, Pierre Jarrige)
- **De Pérignon à Tindouf** (Claude Millé, Pierre Jarrige)
- **Il était une fois l'aventure** (Pierre Charade, Pierre Jarrige)
- **Général Hartemann 1934-1944** (Général André Hartemann, Pierre Jarrige)
- **Vertol H-21C Workhorse dans l'ALAT** (Emmanuel Bosc, Christian Malcros)
- **Une famille volante** (Jacques Frachon-Germain, Pierre Jarrige)
- **C'est la faute aux oiseaux** (Daniel Robert-Bancharelle, Pierre Jarrige)



Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
 Janvier 2020
 ISBN 979-10-97541-16-3
 Reproduction autorisée
 Publication gratuite - Vente interdite